



أكتوبر ٢٠٠١

الجزء الثالث عشر

مصر المحروسة

إطلالة على ذاكرة الوطن
impressions of egypt

volume XIII - october 2001

الأهرام المصرية - بيت الأبدية

The Egyptian Pyramids, the house of eternity

جراف تسيلن في مصر

Graf Zeppelin in Egypt

سراى القضاء الأهلى

Palais de Justice Indigène

مسجد ومدرسة السلطان قلاون وقبته

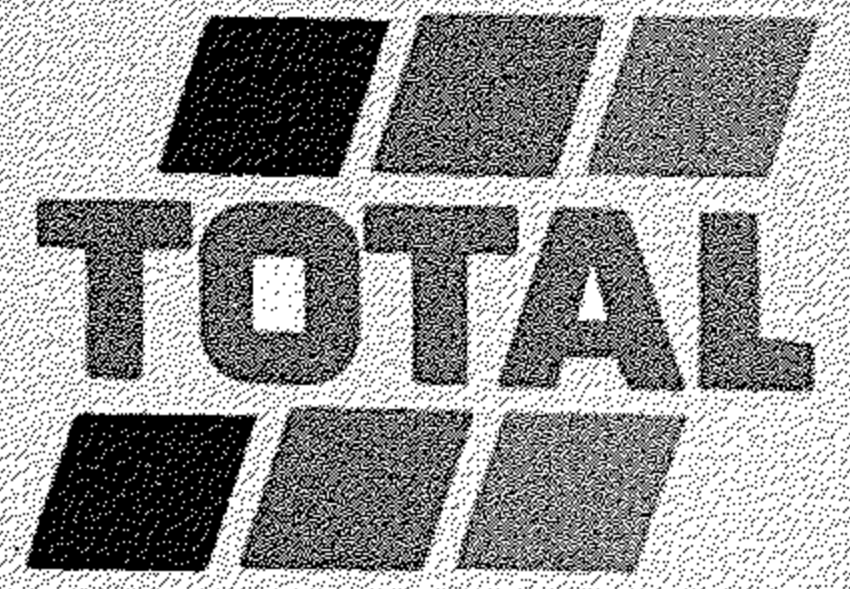
Mosque-Madrassa-Mausoleum of Sultan Qala'un

فيلم: بنت البلد

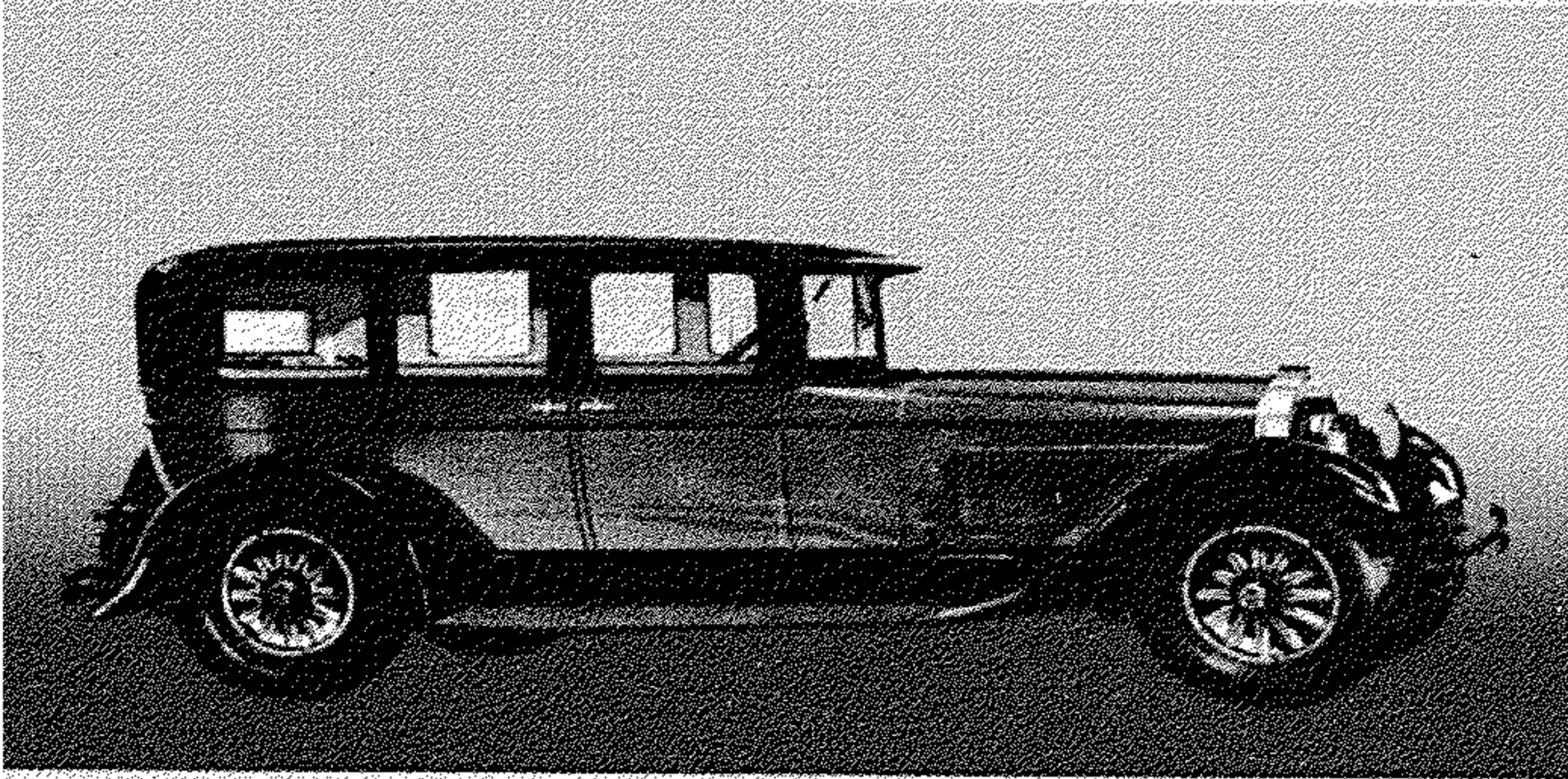
Film: Bent El Balad

Since 1927

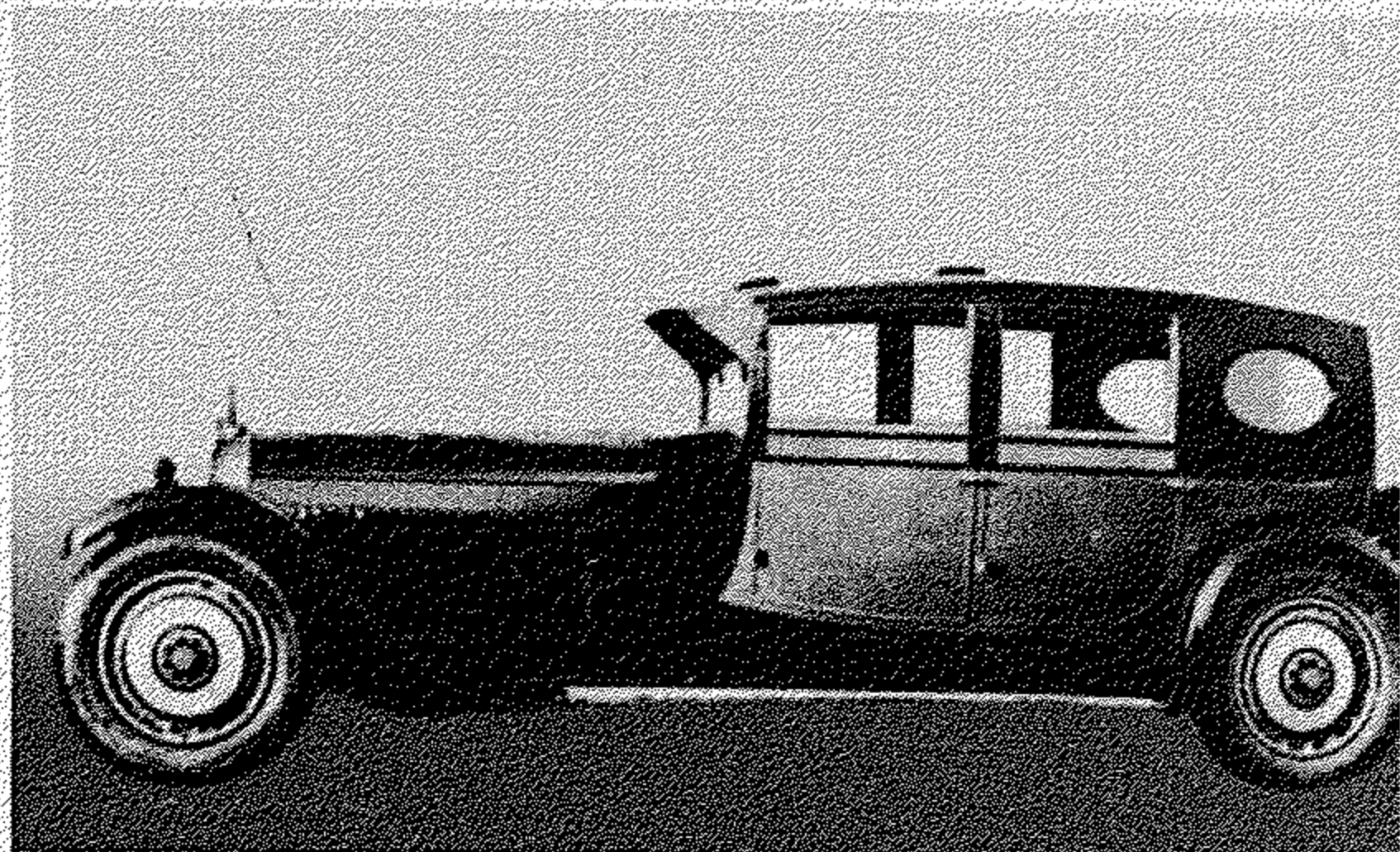
TOTAL



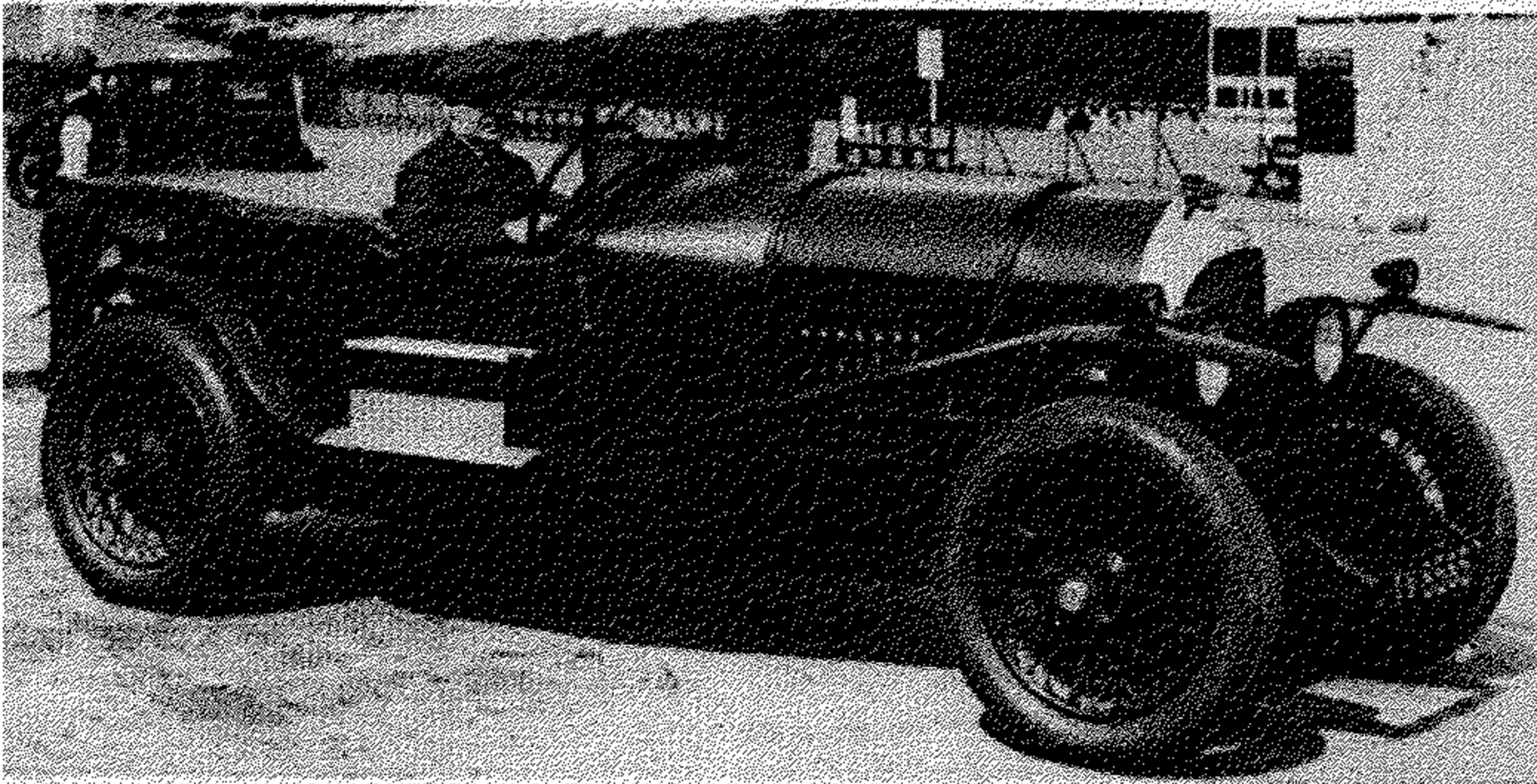
زيتوت



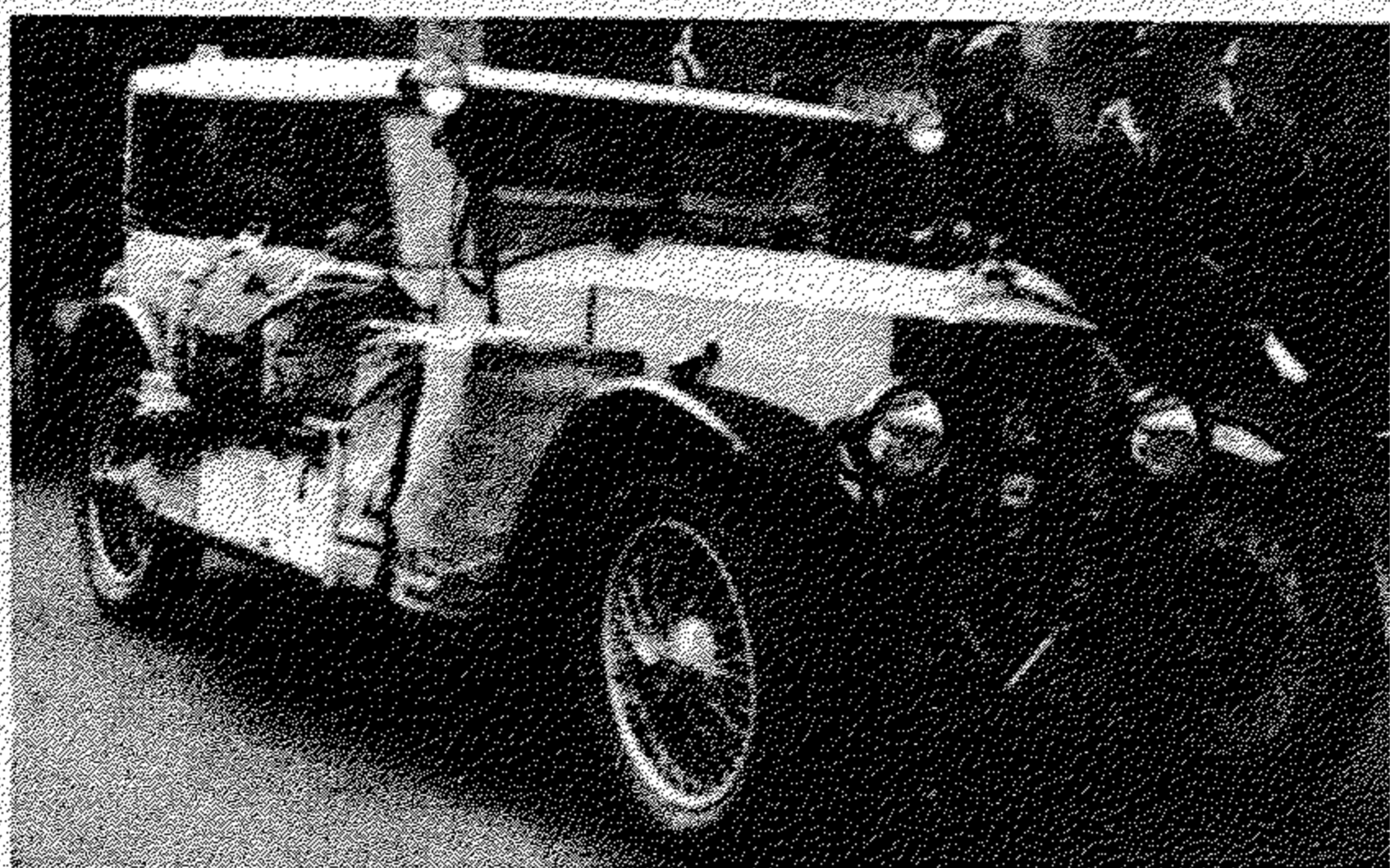
1927 Locomobile 8-70 stight-eight five passenger sedan



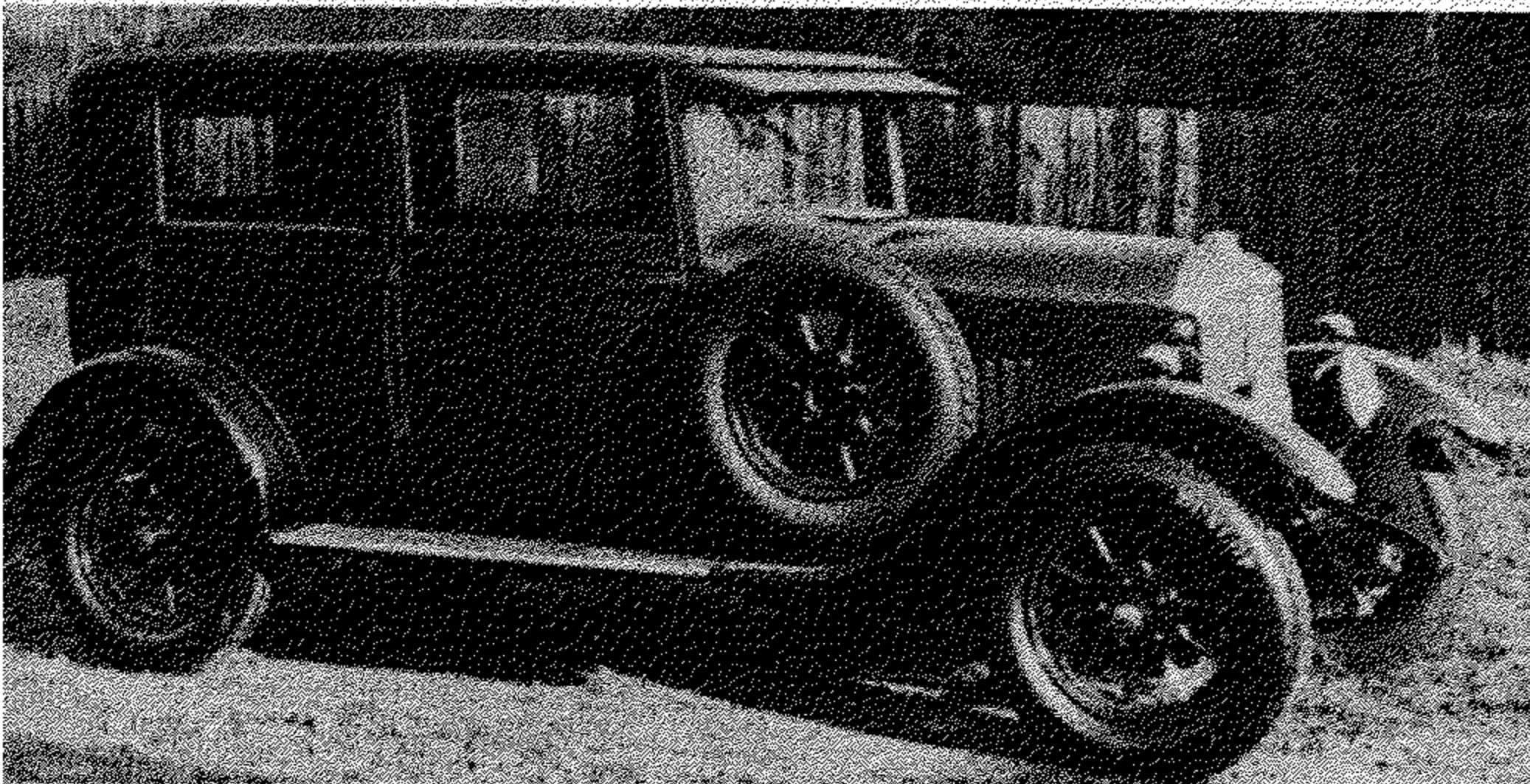
1927 Bugatti type 41, 'La Royale'



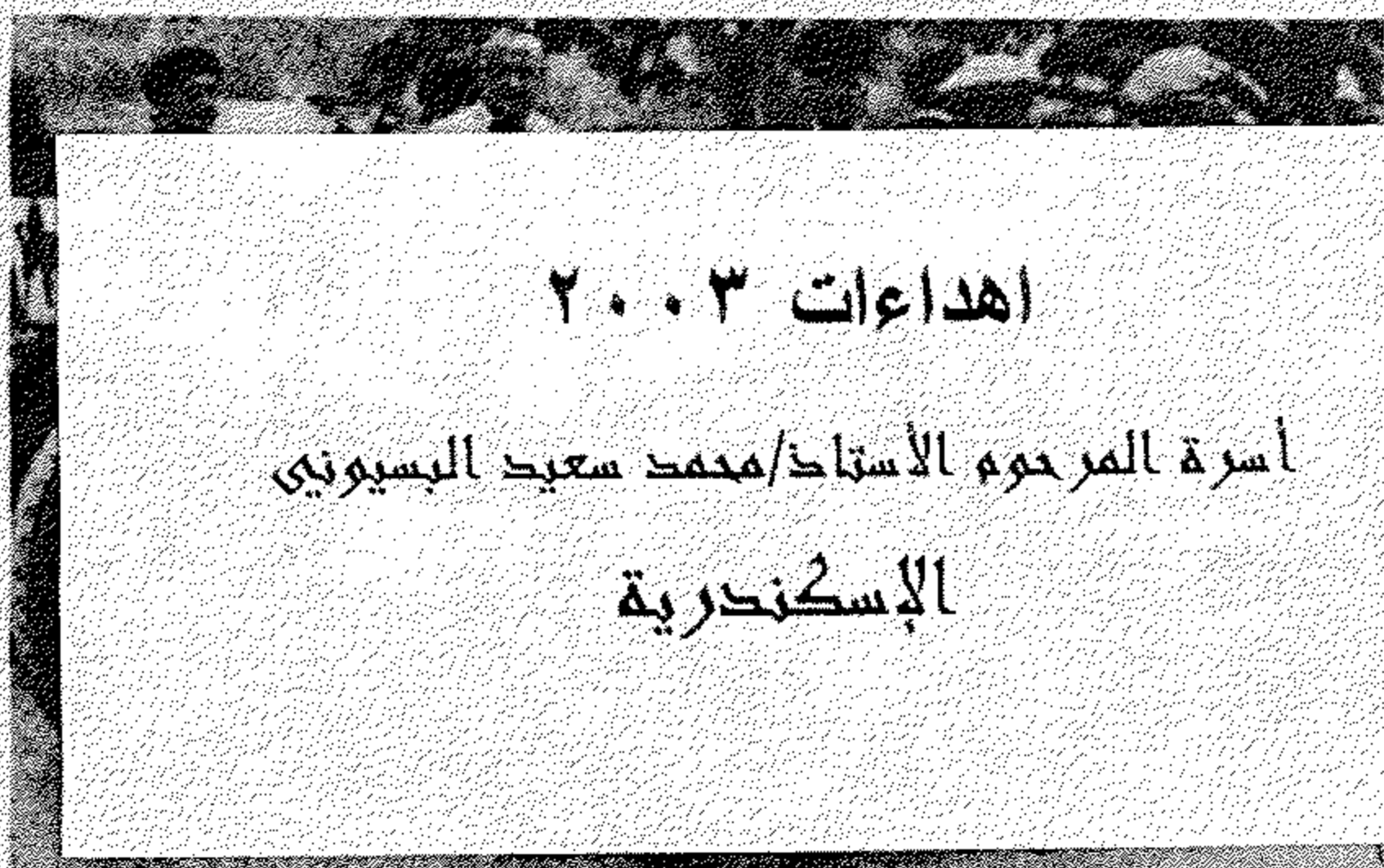
1927 works' 3-litre Bentley with Le Mans trim at Brooklands



1927 3-litre round-the-world Invicta



1927 Impéria 11/27 hp



1927 Simson-Supra sports two-seater

TOTALFINA ELF

٢٢ ش النخيل - المهندسين - ج.م.ع - ت: ٣٣٨٢٨١٦ / ٣٣٨٧١.١ / ٣٣٨٧١.٢ (٢.٢) فاكس: ٣٣٨٢٨١٥ (٢.٢)

22 EL NAKHIL ST., MOHANDESSIN, A.R.E. TEL. (202) 338 28 16 / 338 71 01 / 338 71 02 FAX (202) 338 28 15

E. Mail : total.egypt@totalegypt.com.eg

اهداءات ٢٠٠٣

أسرة المرحوم الأستاذ/محمد سعيد البسيوني

الإسكندرية

الجمهورية





واليوم أحدث مطابع في الشرق الأوسط

السنة الثانية.. المحروسة والصمود

عُثرت بالمصادفة، على مجلة شهرية جديدة صدرت في أكتوبر الماضي في القاهرة بإسم "مصر المحروسة" تصف نفسها بأنها "إطلالة على ذاكرة الوطن". ويبدو أن العقبات الموضوعية أمام حق إصدار الصحف هي التي دفعتها للصدور على شكل أجزاء من كتاب، خاصة أنها لا تضم كتاباً أو محررين غير صاحبها الدكتور "ماجد فرج" فهو الذي يكتب أغلب مادتها ويصمم صفحاتها وينشرها على نفقته باعتباره صاحب مؤسسة متعددة الأنشطة تحمل إسم "ماكس جروب".

ومنذ سنوات أثار الدكتور ماجد فرج زوبعة كبرى عندما أصدر ألبوماً مصوراً يضم صور زفاف الأميرة فوزية، شقيقة الملك فاروق إلى زوجها الأول شاه إيران الراحل محمد رضا بهلوي، نقلاً عن نيجاتيف الصور الأصلية التي التقطت للحفل، وكان واحداً من أفخم أفراح القرن العشرين، وطبع الناشر من الألبوم عدداً محدوداً من النسخ كان يبيع الواحدة منها بعدة مئات من الجنيهات، ومع ذلك فقد نفدت أو كادت.

ومع أن الدكتور فرج تعرض أيامها لهجوم عنيف لأنه يسعى (فيما قيل) لإعادة النظام الملكي وإحياء الأرستقراطية، فأننى لم أتعاطف مع الهجوم الذي تعرض له، وبدا لي أمراً مضحكاً لأن أحداً لم يعد يستطيع إعادة النظام الملكي إلى مصر، ولأن الأرستقراطية المصرية ليست ساقطة وليست في حاجة إلى من يعيد إحياءها.

المهم أن "مصر المحروسة" بالفعل مطبوع مميز وجديد صدر على ورق فاخر وفي طباعة متقنة وأنيقة إلى حد البذخ، وكل عدد يحتوى على عدد من الموضوعات باللغتين العربية والإنجليزية، وهى ولا شك أنها تسد حاجة لفريق معين من القراء ثم إنها -وهذا هو المهم- تستند إلى مجموعة من المقتنيات الخاصة، لا أعرف كيف توصل إليها الدكتور فرج، ولكنه بإعادة نشرها، يحفظها من الضياع، ويشارك الآخرين بالتمتع بما لديه من مقتنيات ملوكية.

ولا أعرف ما إذا كانت "مصر المحروسة" سوف تصمد في سوق القراءة، بحكم أنها تتوجه لقارئ خاص يملك القدرة على شرائها بالثمن المرتفع نسبياً الذي تباع به، أم أنها سوف تلقى ما لقيته محاولات سابقة لإصدار مجلة تاريخية تستخدم أساليب العرض الصحفي، أما المؤكد فهو أن حاجتنا إلى مجلة من هذا النوع.



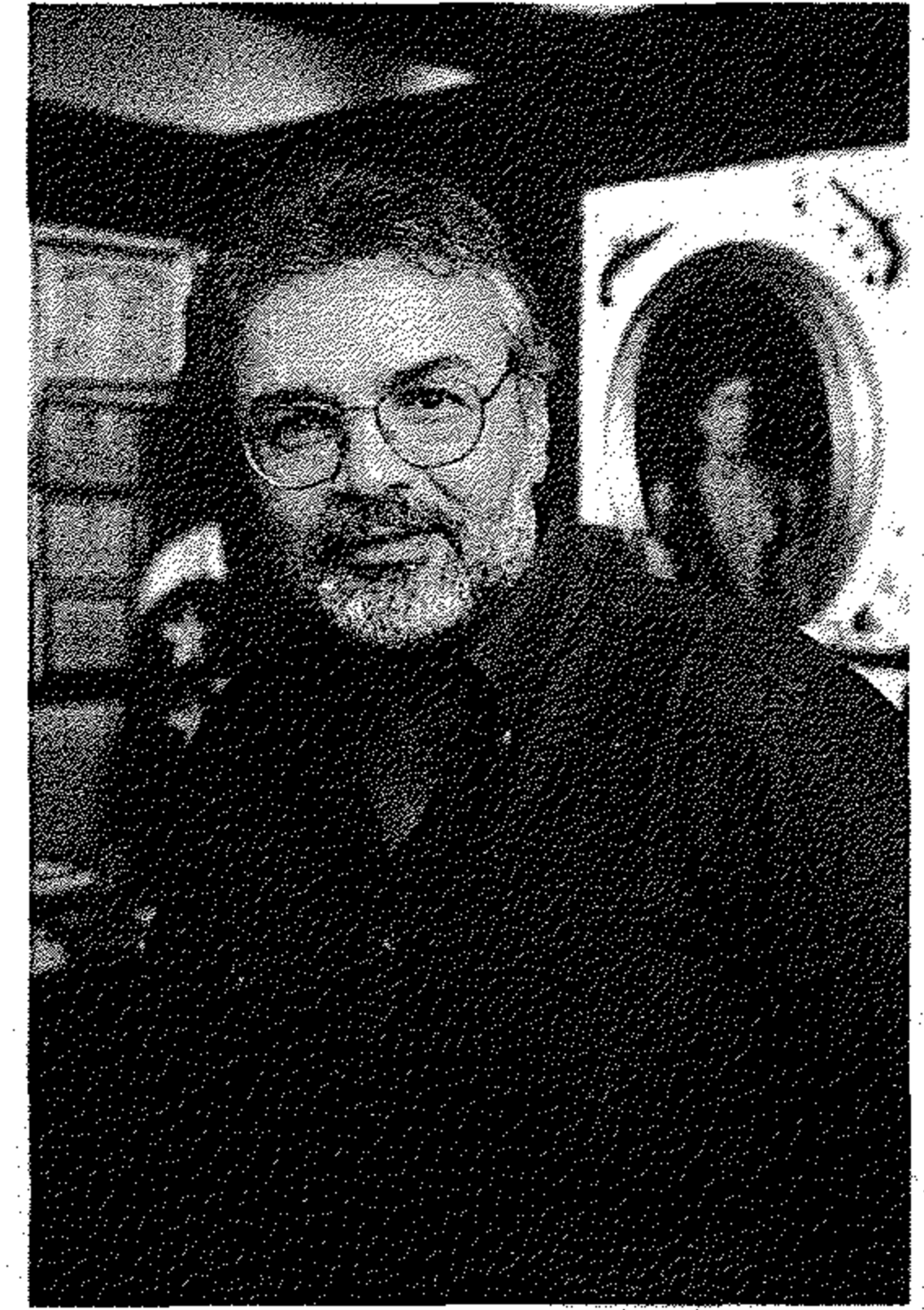
مصر المحروسة

إطلالة على ذاكرة الوطن

الجزء الثالث عشر - أكتوبر ٢٠٠١

رقم الإيداع بدار الكتب: ٢٠٠١/١٥٧٢٦

I.S.B.N. 977-5522-18-8



بحث وجمع وتصميم

د. ماجد محمد على فرج ©

طباعة ونشر

ماكس جروب

١٣ شارع المنتصر، العجوزة، القاهرة، مصر

ت: ٢٤٥٠٢٢٨ - ٣٤٤٣٢٠١ - ٣٤٦٠١٤٤ - ٣٤٦٥٢٣٣

فاكس: ٢٤٦٩١٥٠

<http://www.almahroussa.com>

e-mail: maged@almahroussa.com

الأهرامات المصرية - بيت الأبدية

د. وفاء الصديق

الذى أحرزه علم المصريين منذ
العقود المبكرة للقرن الماضى.
ومازلنا حتى الآن ننزع إلى المزيد
من المعرفة الأثرية والهندسية عن

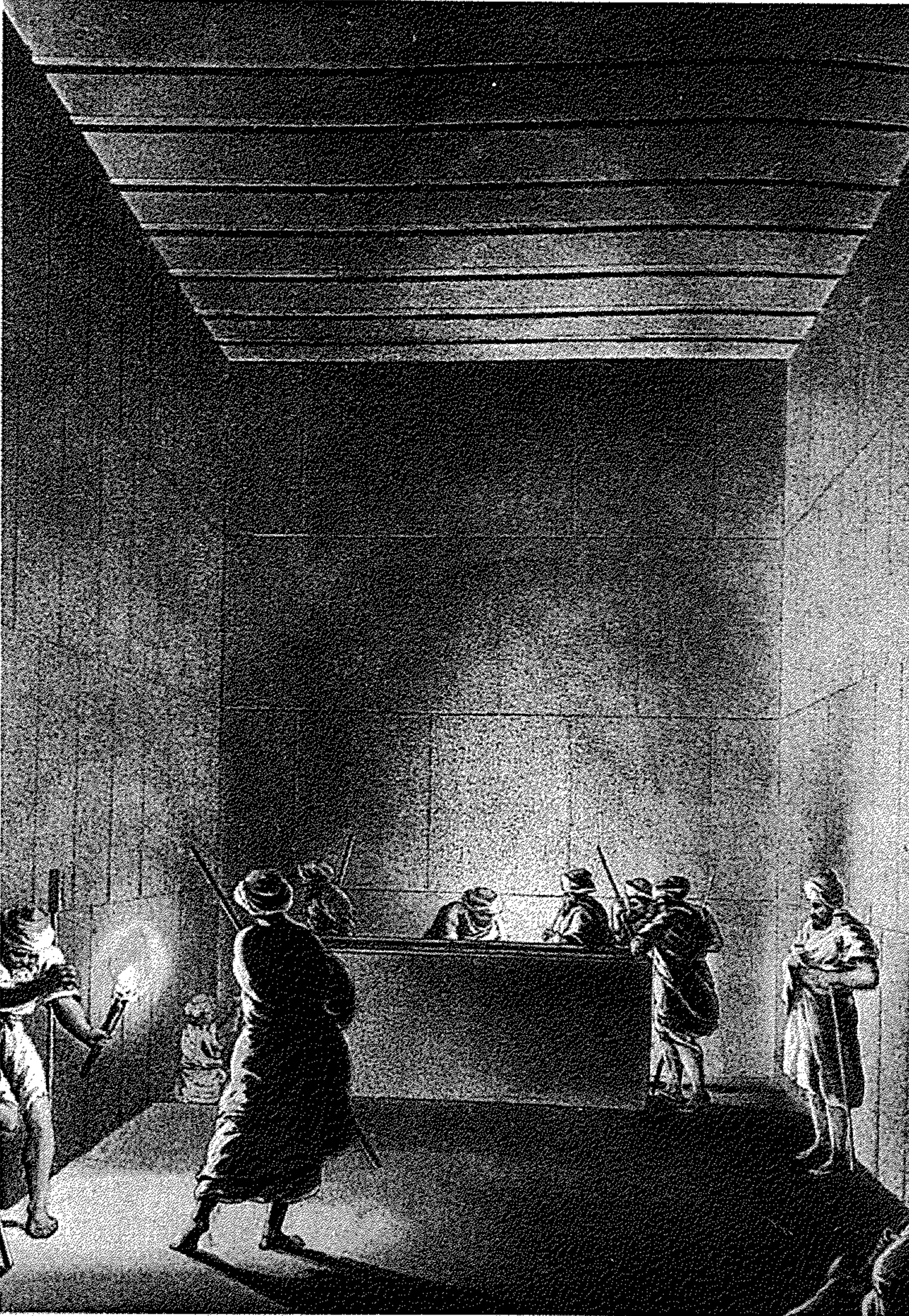
المتأفيفية، وربما يعود ذلك إلى
عدم تطوّر البحوث العلمية عن
هرم خوفو خاصة والأهرامات
المصرية عامة رغم التقدم الكبير

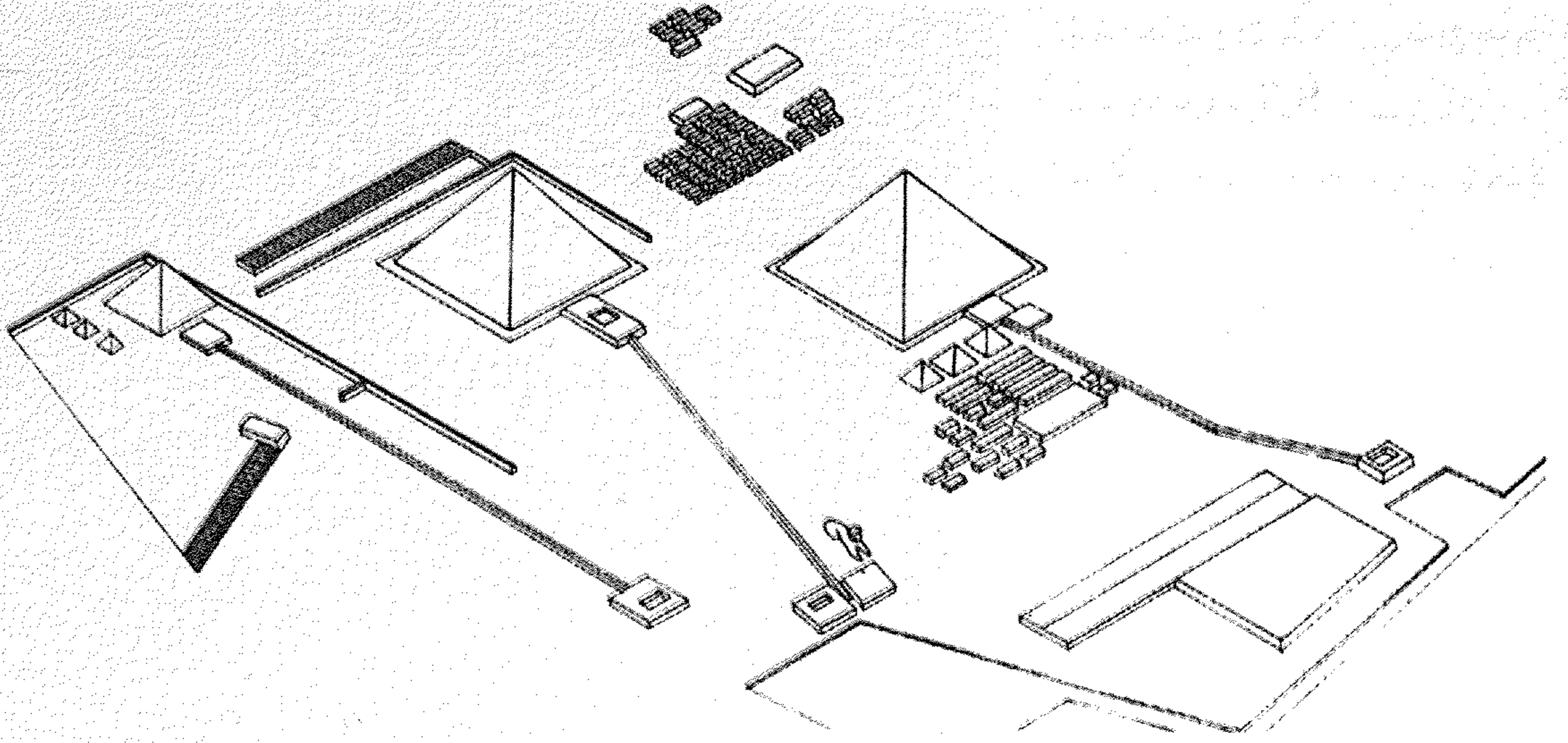
الأهرامات المصرية - بيت
الأبدية House of Eternity هو
إسم أحدث المعارض التاريخية
التي تتحدث عن مصر والمقام
حالياً فى مدينة كولونيا الألمانية.

لقد ألهمت أهرامات مصر ومازالت
خيال الإنسان عبر العصور
فالمصريون القدماء أجلّوها
واستخدموها كرموز خالدة فى
عصور لاحقة لعصر بناء الأهرام
لأكثر من ألف وخمسمائة عام
واليونان أدرجوا هرم خوفو الأكبر
فى قائمة معجزات العالم القديم
السبع والرومان استخدموا فى
منشآتهم المعمارية كثيراً من
العناصر الهرمية الشكل. بينما
ينقب المعاصرون عن أسرار
الإنشائية والعلمية متجاوزين
أحياناً. وكما يقول الراحل الدكتور
أحمد قدرى رئيس هيئة الآثار
المصرية سابقاً، مُعطيات العلوم
الطبيعية إلى مناهات التفسيرات

التابوت الجرانيتى - لويجى مايور، ١٨٠٨

The Granite Sarcophagus
Luigi Mayer, 1808





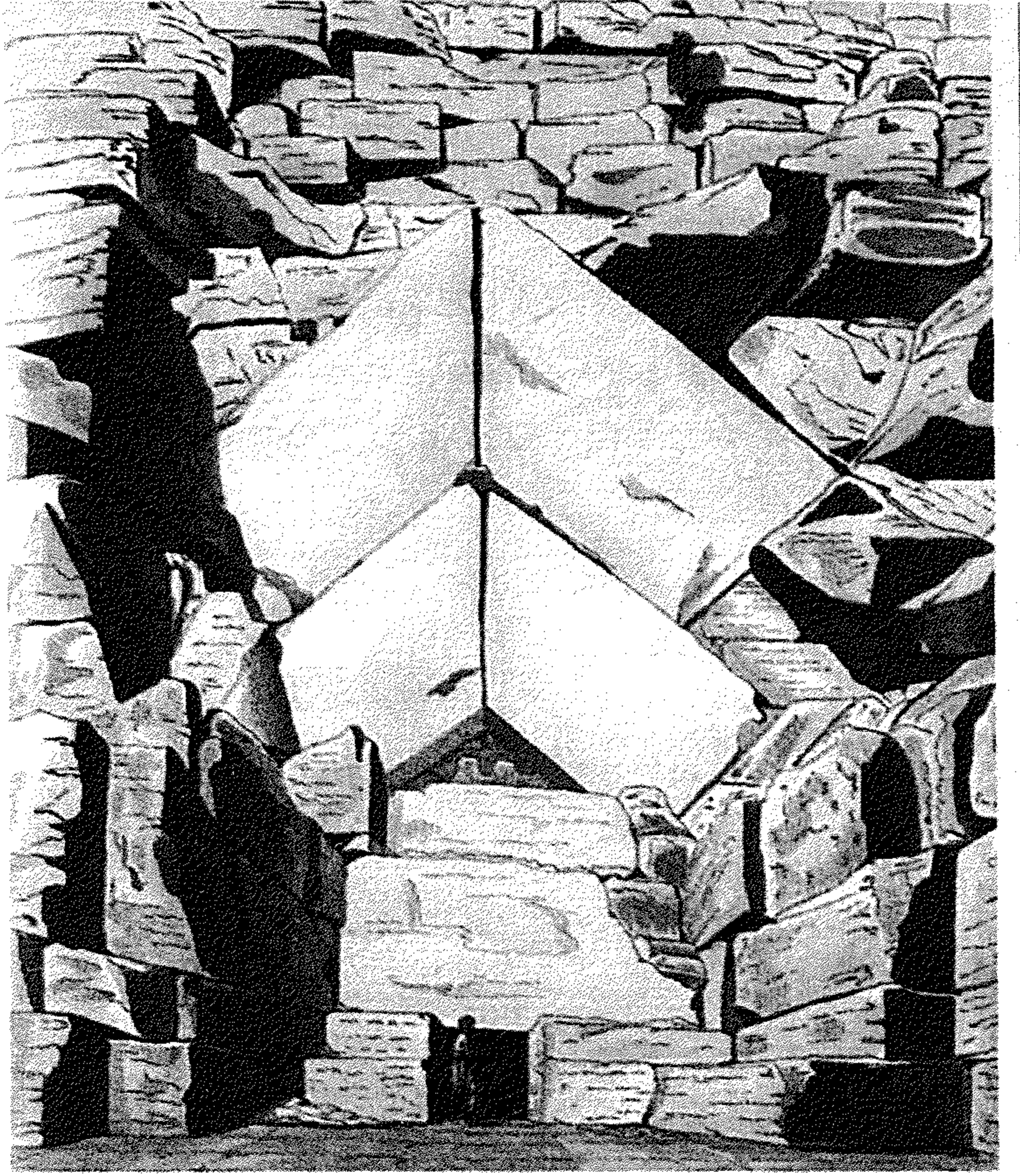
المُعْجَزة الوحيدة الباقية على الأرض من مُعْجَرات العالَم القديم. ويُعَدُّ الهرم الأكبر بالجيزة وهو الذى عُرِفَ قديماً باسم أفق خوفو أكبر وأعقد الأهرامات المصرية من الناحية التكنيكية والمعمارية وهو ما زال أحد عجائب الدنيا السبع فى العصر الحديث للإتقان المُعْجَز فى هندسة ودقّة تخطيطه ونِسْبِهِ. وليس عجباً أن يظَلُّ الهرم الأكبر هدَفَ للدراسة ولحاولة فهم أكبر لهذا الإنجاز البشرى العظيم.

بُنِيَ الهرم الأكبر خلال فترة حُكم الملك خوفو حوالى ٢٥٥١ إلى ٢٥٢٨ وإن كانت بعض المراجع تذكر فترة حكمه فى الفترة ما بين ٢٦٠٤ إلى ٢٥٥٤ قبل الميلاد. وكان خوفو هو ثانى ملوك الأسرة

الرابعة من الدولة القديمة وقد اختار أن يبنى هرمه على الهضبة الغربية شمال مدينة منف عاصمة مصر فى ذلك الوقت. مُشْرِفاً بذلك على الوادى وبالقُرب من النيل ليسهل نقل الأحجار إلى الهضبة ولتستنى للملك الإشراف على بناء قصره الأخير. وقد بُنِيَ الهرم على مساحة ١٣ فدّان ويبلغ طول كل جانب من جوانبه ٢٣٠م تقريباً وتكاد تكون أضلاعه الأربعة فى مواجهة الجهات الأصلية تماماً ويبلغ إرتفاعه الأُصْلَى حوالى ١٤٦.٥٠متر. أمّا الآن فإرتفاعه ١٣٧متر. ويُرجّح العلماء أن الكُتْلَ الحجرية التى استُخدِمَتْ فى بنائه يصل عددها إلى حوالى مليونين وثلاثمائة ألف حجر يصل وزن الكتلة الواحدة منها إلى

حوالى طِنّان ونصف. وقد بُنِيَ الهرم حول نواة بارزة من الصخر وأُتِخِذَتْ أحجاره الداخلية من الهضبة نفسها بينما كَسَاؤُهُ الخارجى من الحجر الجيرى الجيد والمصقول من محاجر طُرة على الضفّة الشرقية للنيل. وقد إنتزعت حجارة الكِساء الخارجى فى عصور لاحقة خاصة العصور الوسطى واستُخدِمَتْ فى إنشاء العديد من مباني القاهرة القديمة وفى العصور القديمة تعرّضت الأهرامات المصرية للسرقة عدّة مرّات رُما كان أولها فى فترة إنهار حُكم الدولة القديمة. وفى القرن التاسع الميلادى أمر الخليفة العبّاسى المأمون بإحداث فتحة فى الواجهة الشمالية للهرم الأكبر عُرِفَتْ فيما بعد بفتحة

السقف الجمالونى وتقع على محور الهرم على ارتفاع ٢٠م تقريباً من سطح الأرض وتبلغ مساحتها ٥٧٠م طول × ٥٢٠م عرض × ٥م إرتفاع وقد تُركت بدورها قبل أن يتم العمل بها ما يُشير إلى حدوث تغيير جديد فى مخطط البناء وفى نقطة تقاطع الممر الصاعد بالممر الأفقى توجد بئر تنزل عمودية فى بعض الأماكن وفى زوايا منحورة جداً فى أماكن أخرى وعلى عمق ٦٠م إلى أن تصل إلى القسم السفلى من الممر الهابط. وقد اقتضى تغيير البناء تشييد دهليز صاعد وهو ما يطلق عليه البهو العظيم حيث يبلغ طوله ٤٧.٥٠م × ٨.٥٠م إرتفاع × ٢م عرض ويتوسط هذا البهو ممر ضيق على كل من جانبيه منحدر بينما سقفه على شكل قبة مدرج جمالونى وبذلك أمكن سد الفراغ فى السقف بكتلة واحدة بما يُعد من الإعجاز العمارى. وقد كُسى هذا البهو بالحجر الجيرى المصقول - ونصل من هذا البهو العظيم إلى دهليز آخر مُستقيم ضيق وقصير يؤدي إلى ردهة بسقف مرتفع وجدران من حجر الجرانيت المصقول بدقة وتؤدي بدورها إلى حجرة الملك أو حجرة



المدخل الرئيسى للهرم الأكبر - فيثان دينون

The main entry to the pyramid of Khufu - Vivant Denon

إلى حجرة تقع تحت سطح الأرض لم يكتمل العمل بها وتبلغ مساحتها ١٥.٣٣م طول × ٩م عرض حيث قام مهندس الهرم بتعديل التخطيط العمارى وتم عمل ممر صاعد متفرع من الممر الأول ولمسافة ٣٦م فى صميم بناء الهرم. هذا الممر يؤدي إلى ممر مستقيم يبلغ طوله حوالى ٣٥م وارتفاعه ١.١٥م ويصل إلى ما يُسمى بـ "حجرة الملكة" ذات

المأمون وهى المدخل الحالى للهرم وتقع على ارتفاع ٧م تقريباً من سطح الأرض وأسفل ولكن إلى الغرب قليلاً من المدخل الأصلي. ويصل طولها ٣٦م تقريباً - أما المدخل الأصلي فيقع على إرتفاع ٢٠م من الهضبة وله عتب جمالونى مبنى بكتل من الحجر الجيرى الجيد ويؤدي المدخل الأصلي إلى ممر طوله حوالى ١٠٠م وإرتفاعه ١.١٥م يصل فى نهايته



أعلى: البهو الأعظم ومدخل "غرفة الملك" فى هرم خوفو.

Above: The Great Gallery and the entrance to the "King's Chamber"

وفى العصور الحديثة وخاصة القرنين الماضيين قام الرجال الأوروبيون ومن بعدهم علماء الآثار بمحاولات عديدة لأخذ مقاييس ونسب الهرم ورسم الرسوم التخطيطية له. بدأت هذه المحاولات بما قام به الرجال الإيطالي "كافيليا" والذي لم يكن

مصر منذ القدم ومن المؤكد أنه كان مفتوحاً للزيارة فى العصر الرومانى ولكن لم يلبث الرديم أن غطى المدخل الرئيسى وأخفاه عن الأعين حتى جاء رجال الخليفة المأمون فى القرن التاسع الميلادى وقاموا بمحاولتهم لدخوله كما ذكرنا من قبل.

الدفن. وهى ليست مبنية - كما هو متوقع - فى وسط البناء أسفل قمة الهرم ولكنها على العكس تبعد ١٦ قدماً تقريباً الى الجنوب من المركز. وتقع هذه الحجرة على ارتفاع ٤٢,٥٠م تقريباً من سطح الأرض وتبلغ مساحتها ١٠,٣٦م طول × ٥,١٨م عرض × ٥,٧٩م إرتفاع وقد بُنيت جدرانها وسقفها من حجر الجرانيت الوردى ولايزال تابوت الملك بجانب الجدار الغربى وهو منحوت من قطعة واحدة من الجرانيت ويخلو من أى زخرف. وقد لوحظ أن عرض التابوت يزيد بوصة واحدة عن عرض الممر الصاعد فى بدايته مما يرجح أنه قد وضع فى مكانه أثناء عمليات البناء ويعلو حجرة الملك أربعة حُجرات صغيرة يبلغ إرتفاع كل منها حوالى متر وتعلو إحداها الأخرى ويعلوها جميعاً غرفة خامسة ذات سقف جمالونى بُنيت من أحجار ضخمة من الحجر الجيرى. وقد ساعدت هذه الحُجرات الخمس فى تخفيف الضغط على حجرة الدفن نفسها.

لقد أثار الهرم الأكبر - والذي يمثل أقصى ما وصلت إليه مجهودات وتجارب بناء الأهرام - إهتمام زائرى



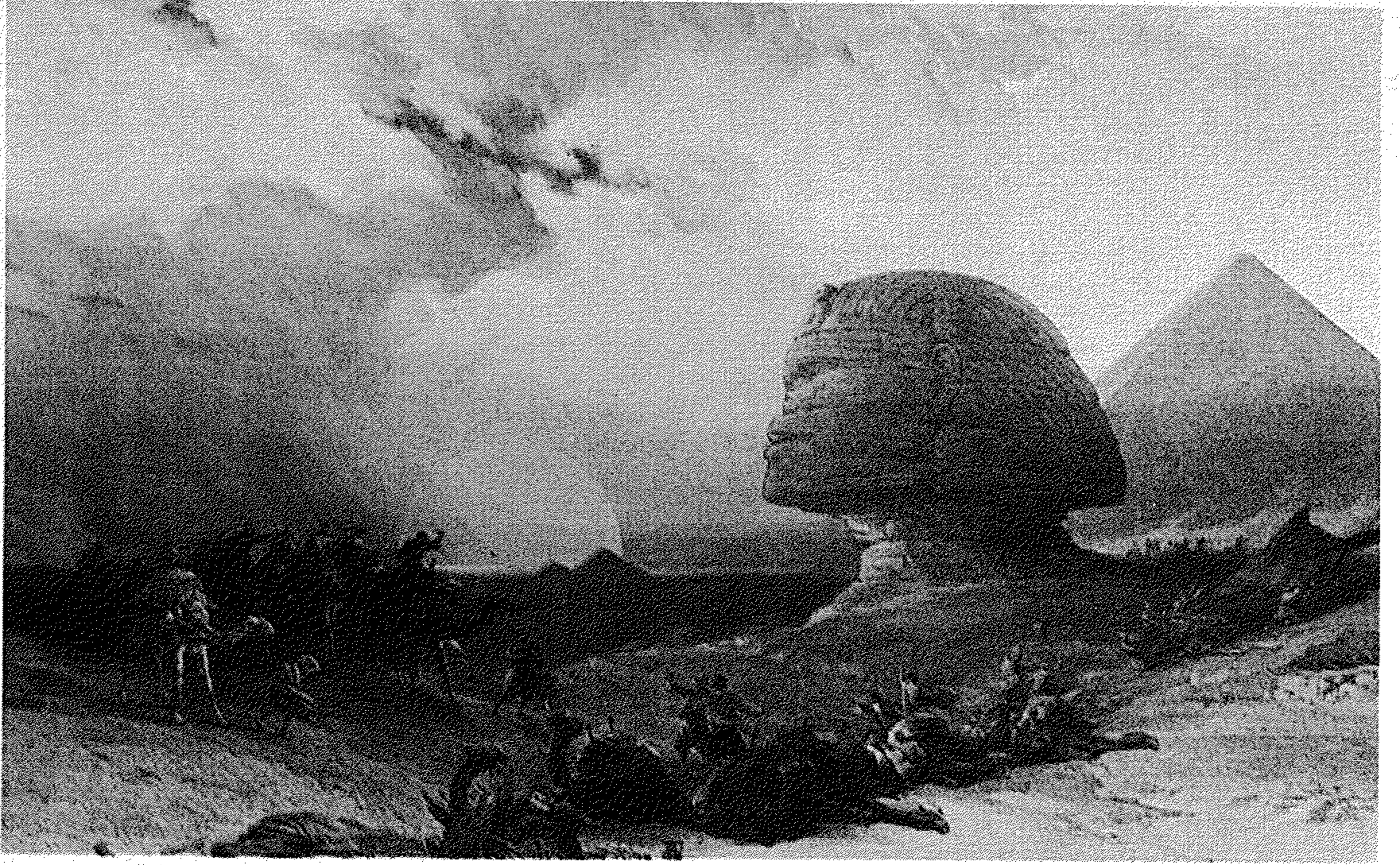
عُلماء الحملة الفرنسية يقيسون أبى الهول - فيثان دينون

The French scientists of the Napoleonic expedition measuring the Sphinx - Vivant Denon

ذلك فى المجلد المعروف بإسم:
"Operations Carried on at
the Pyramids of Giza in 1837
ثم جاء "ليپسينس" الألمانى
ووصف المناطق الأثرية فى مصر
ونقل نقوشها فى مجلّدات
ضخمة مازالت تُعدّ من المراجع
الهامة لباحثى الآثار بعنوان:
Lepsius, Karl Richard: "Denkmäler
aus Aegypten und Aethiopien"

وقام "كافيليا" بأخذ القياسات
المعمارية داخل الهرم وذلك فى
عام ١٨١١م وفى عام ١٨٣٧ قام
"برج وفيز" بدخول الهرم وأخذ
مقاييس صحيحة له وإن كانوا قد
قاموا بإجراء بعض التفجيرات داخل
الهرم خاصة فى الجزء العلوى
المؤدى الى حُجرات تخفيف
الضغط ليتمكنوا من فحص
الهرم فحصاً شاملاً وقاما بنشر

عالمًا أثرياً ولكنه كان يقوم بالحفر
فى المناطق الأثرية لحساب بعض
الأوروبيين. وكان هذا هو الإِجَاه
السائد بعد أن لفتت الحملة
الفرنسية من خلال العلماء الذين
اصطحبتهم إلى مصر نظّر
الرحالة والمستشرقين إلى آثار
مصر خاصة بعد نشر المجلد
الضخم كتاب "وصف مصر" -
"Description de L'Égypte"



الأهرام وأبو الهول - دافيد روبرتس

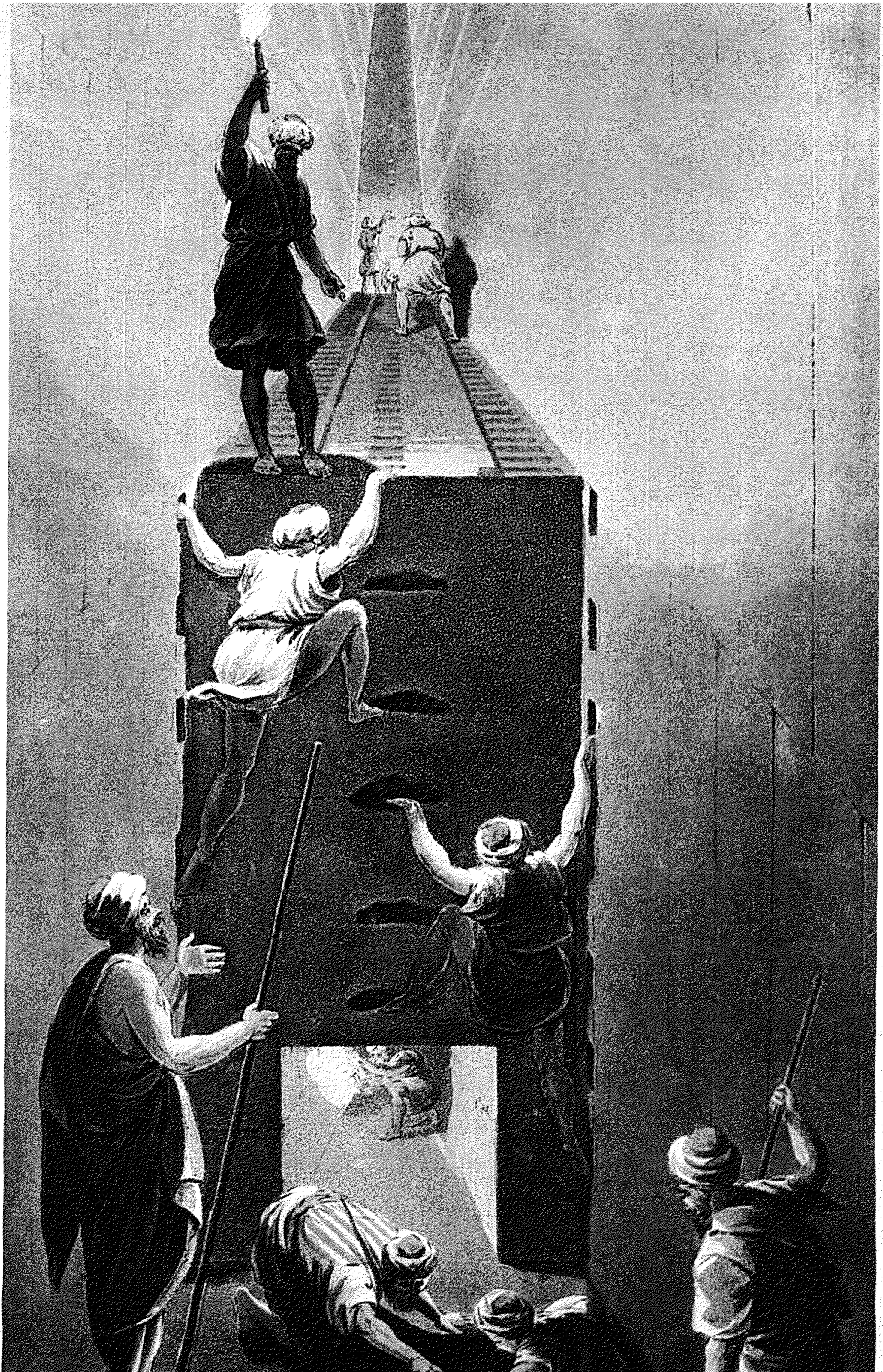
The pyramids and sphinx - David Roberts

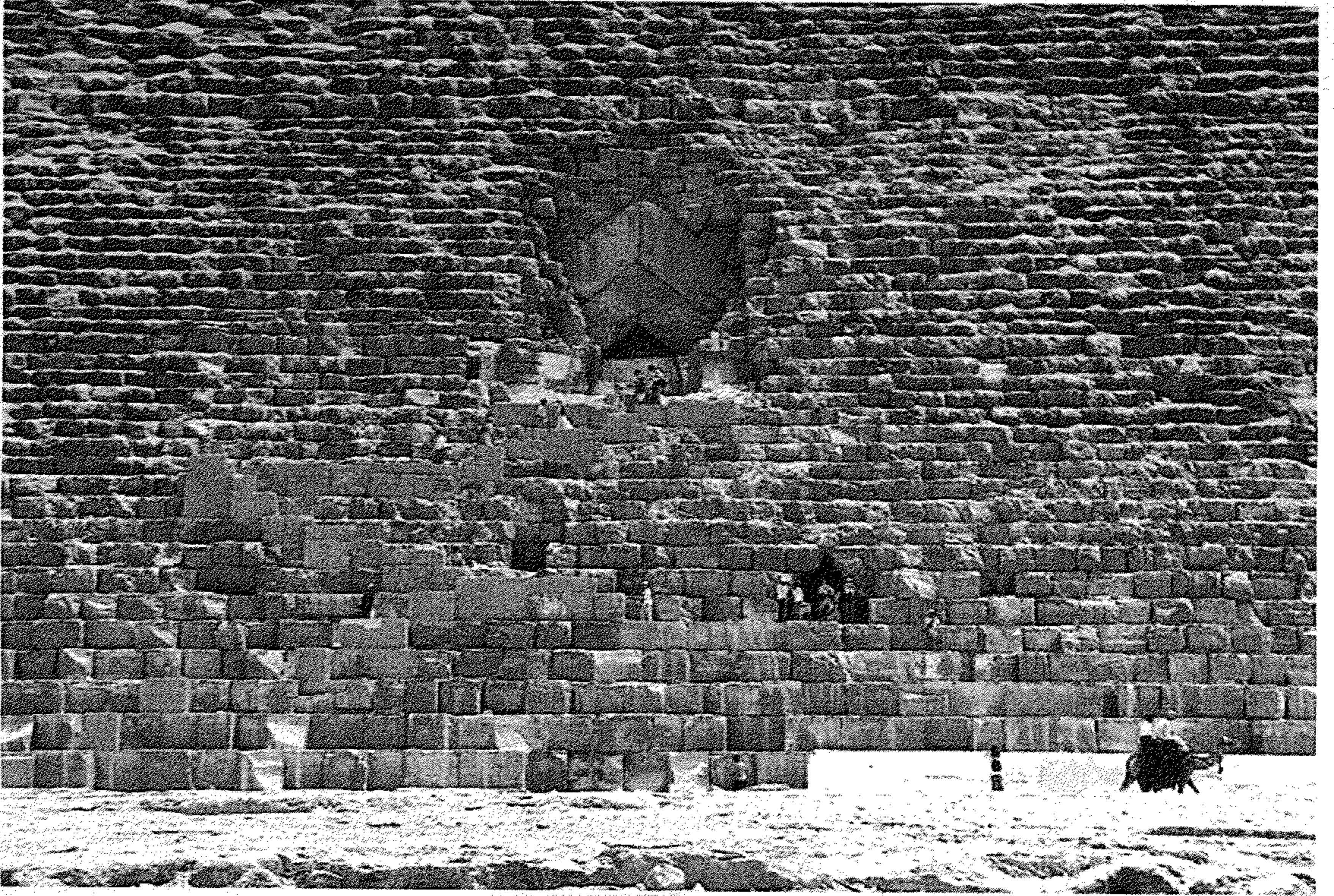
Flinders Petrie: "The Pyramids and Temples of Giza" London 1883
أما عن التطبيقات التكنولوجية الحديثة في بحوث الأهرامات فمنذ الستينيات من القرن الماضي جرت عدة محاولات لتطبيق بعض معطيات التكنولوجيا الحديثة على الأنشطة الأثرية خاصة الحفائر والتنقيب في باطن الأرض وعلى اكتشاف آية فراغات أو حُجرات داخل الأهرامات - ومازالت مراكز البحوث جُرى الدراسات العديدة في محاولة دائمة لحل لغز عبقرية بناء الأهرامات المصرية وخاصة الهرم الأكبر

- ولم يكن يعلم بخطأ ذلك - قام بنقش هيروجليفى دقيق يُحاكى فيه الخط الهيروجليفى القديم على واجهة المدخل الأصلي للهرم الأكبر. فالناظر إلى هذا النص من غير الأثرين يعتقد في الحال أنه نص أثرى قديم.

وفي عام ١٨٨١ قام عالم الآثار البريطاني "فلنדרز پترى" بأخذ مقاييس الهرم ووصفه مرة أخرى وهى المقاييس والوصف الذى نسير عليه حتى الآن رغم مئات الكتب التى نُشِرت بعد ذلك عن أهرامات مصر - وذلك فى كتابه الشهير:

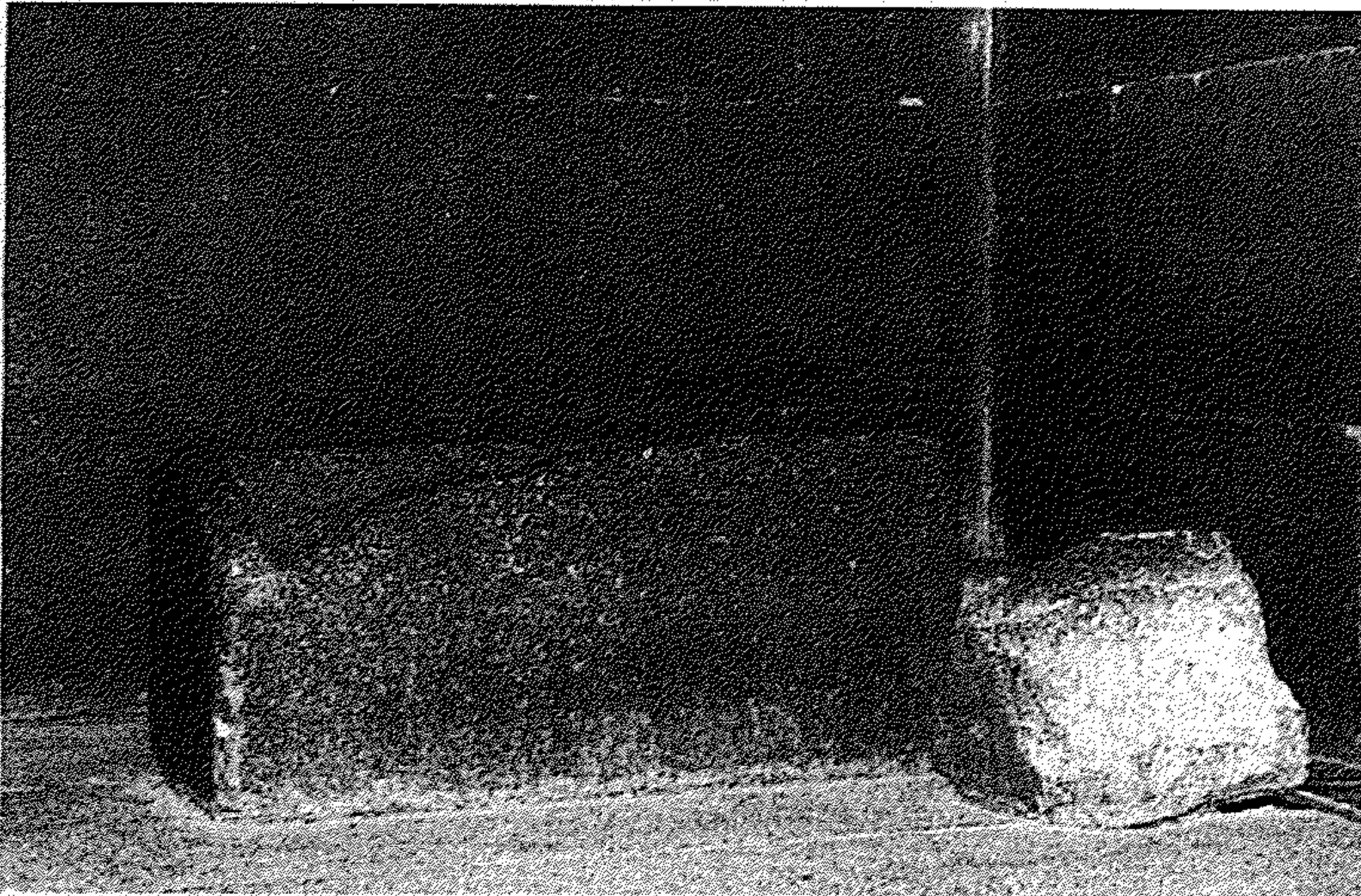
وخصّص جزء منها فى وصف الهرم وكان فى صحبته رسّامون ونحاتون فسجّلوا العديد من الصور البديعة التى أصبحت فيما بعد ملهمة لفنانى ومعماري أوروبا وكذلك أمريكا فظهرت عناصر فنية كثيرة ومعمارية فى قصور وأبنية الملوك والنبلاء ويخصص معرض "الأهرامات - بيت الأبدية" الموجود حالياً فى ألمانيا عدة قاعات لتأثير الأهرامات والحضارة المصرية على الذوق الفنى العام فى العالم المتحضّر. وما قام به "ليبسيسوس" أيضاً أنه





أعلى: المدخل الأصلي لهَرَم خوفو ويرتفع حوالى ٢٠ متر من مستوى القاعدة ويعلوه عَتَب مزدوج. أسفل هذا يقع المدخل المعروف باسم مدخل المأمون وهى الفتحة التى أعملها الخليفة المأمون فى القرن التاسع. وتُستخدم الآن لدخول السياح للهَرَم.

Above: The original entrance to the pyramid of Khufu is about 20 metres high and is surmounted by a double vault. Farther down is the entrance which the Caliph Al-Ma'amoon opened in the 9th century, currently used by tourists entering the monument.



الصفحة المقابلة: البهو الأعظم -
لويجى مايور

Opposite page: The Great Gallery
Luigi Mayer

يسار أسفل: الشئ الوحيد الذى عُثِر عليه فى غُرّة الملك المكسّية بأحجار الجرانيت هو التابوت، ومقاييسه ٢٤ أراً م × ٩٦ سم الأمر الذى يشير إلى وضعه أثناء بناء الهَرَم.

Left below: All that was found in the granite-walled king's chamber is a monolithic sarcophagus in red granite. The uncovered sarcophagus, located on the west wall is 2.24m long and 0.96m wide. Given its size, it may have been brought in while the room was being constructed.

الأهرام المصرية في الفن العالمي

EGYPTIAN PYRAMIDS IN ART

أعلى يمين: العبرانيين في مصر -
سير إدوارد بوينتر، ١٨٦٧

Above right: Israel in Egypt -
Sir Edward Poynter, 1867

أسفل يمين: قمبيز في مصر -
أدريان جويجنت، ١٨٤١

Below right: Kambiz in Egypt -
Adrien Guignet, 1841

الصفحة المقابلة أعلى: خروج

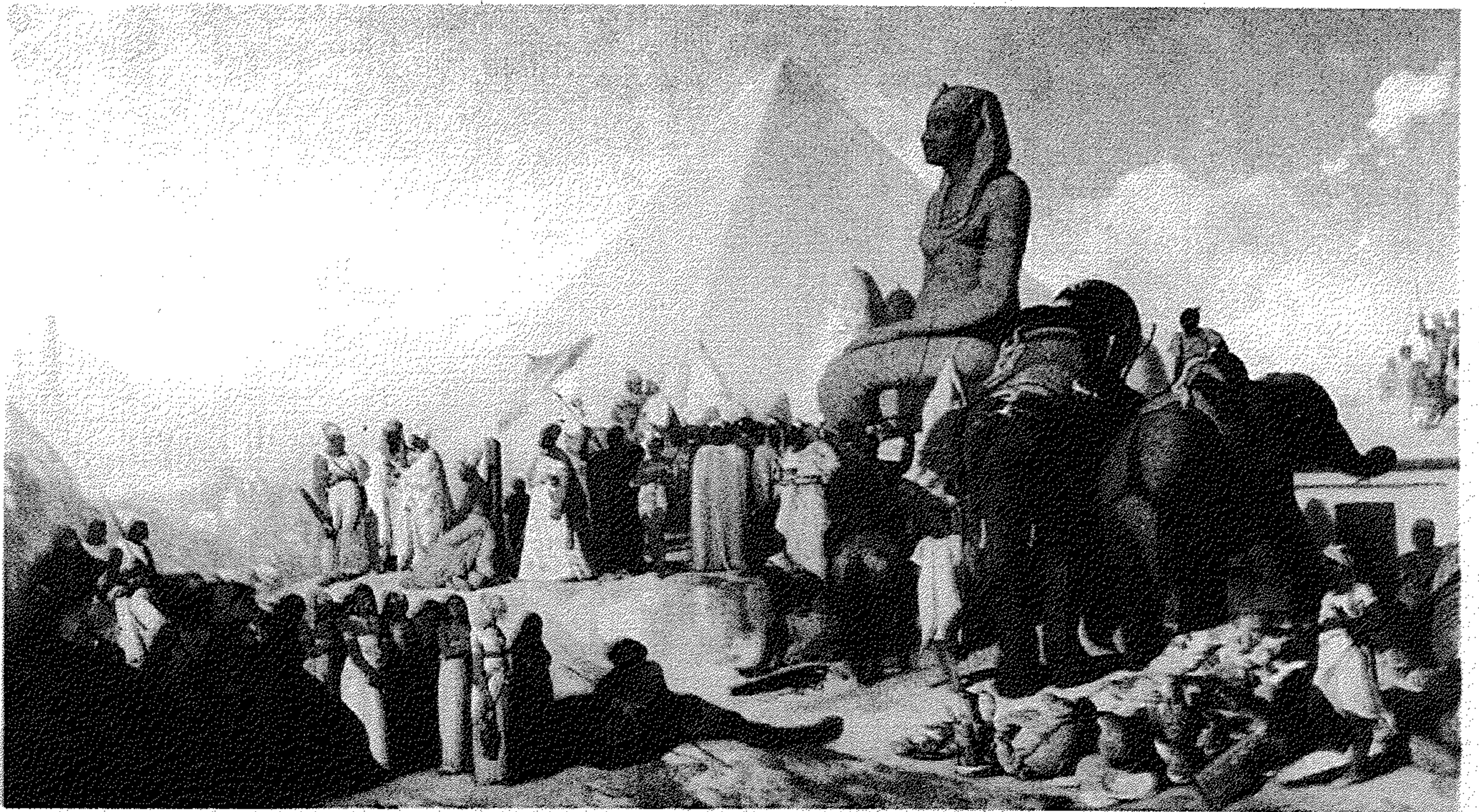
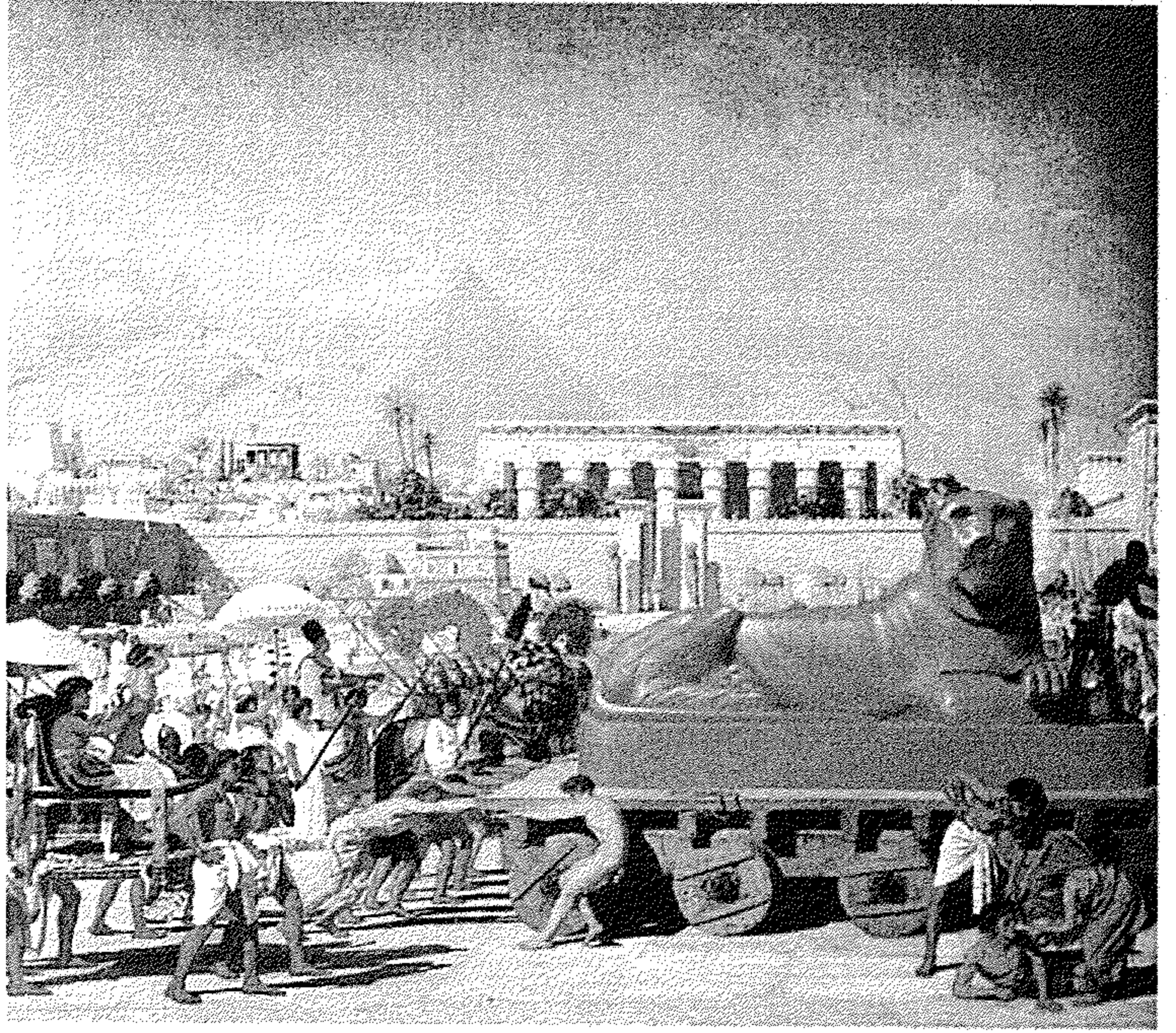
العبرانيين - دافيد روبرتس، ١٨٢٩

Opposite page above: The
Exodus - David Roberts, 1829

الصفحة المقابلة أسفل: موسى يصب

لعناته على مصر - جون مارتين، ١٨٢٣

Opposite page below: Moses
cursing Egypt, John Martin, 1823





أعلى يمين: معمار خيالي والأهرام -
فرانشيسكو جواردي. ١٧٨٠

Above right: Architectural
fantasy with pyramids -
Francesco Guardi, 1780

أسفل يمين: أطلال والأهرام -
جين باربولت. روما. ١٧٥٤

Below right: Ruins and pyramids -
Jean Barbault, Rome, 1754

الصفحة المقابلة أعلى: أهرام -
جان فان كاسل. ١٦٦٥

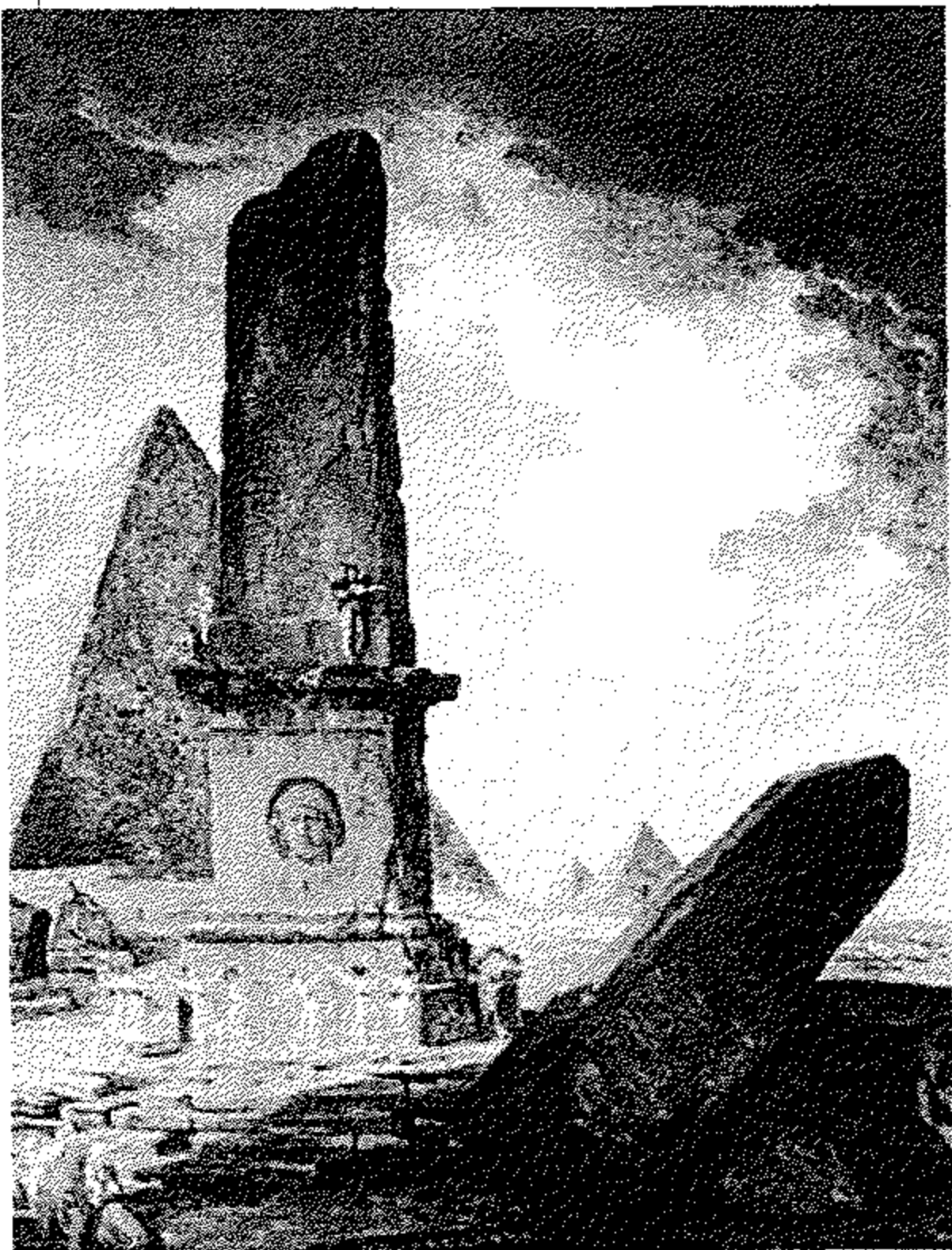
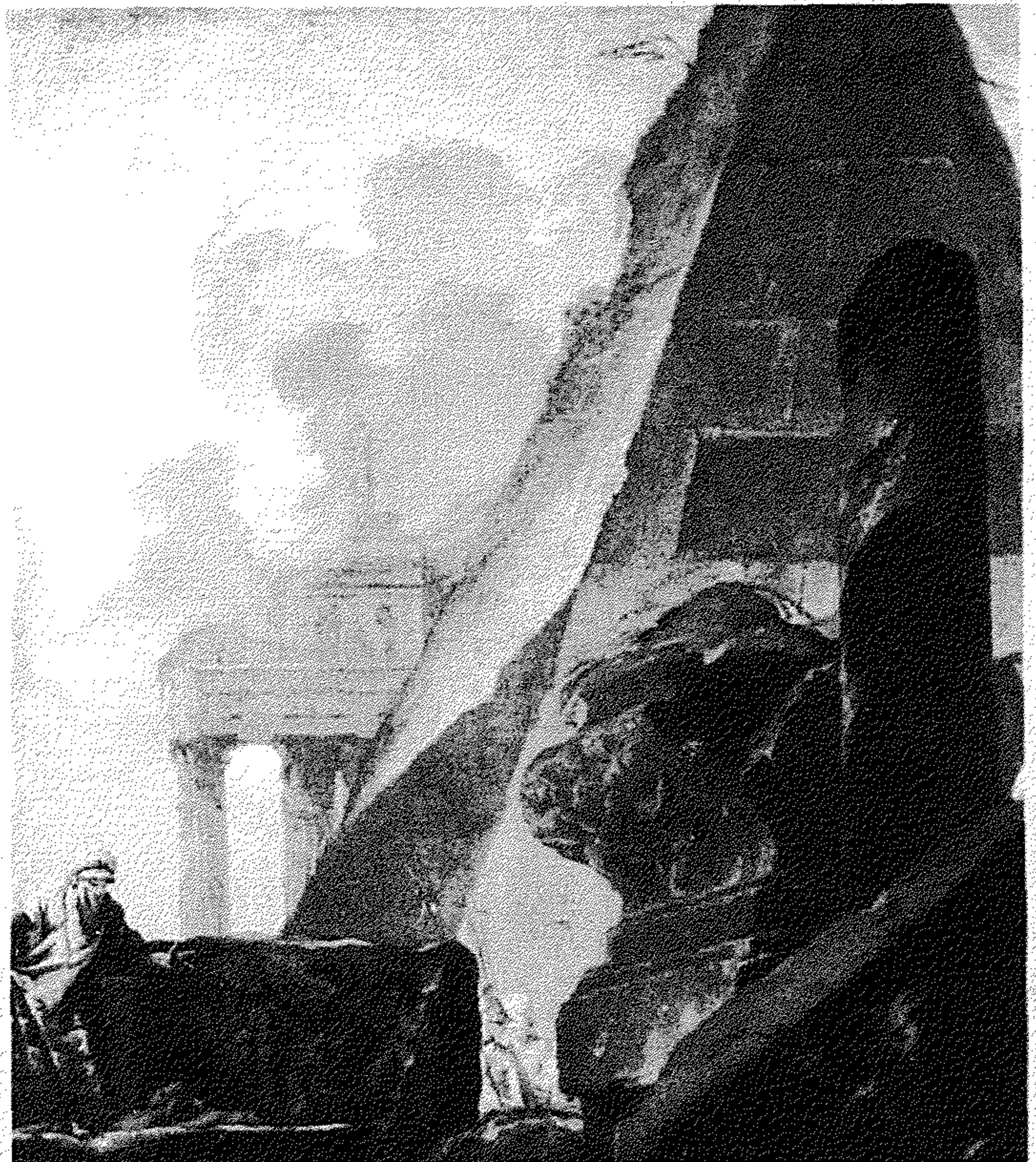
Opposite above: Pyramids -
Jan van Kessel, 1665

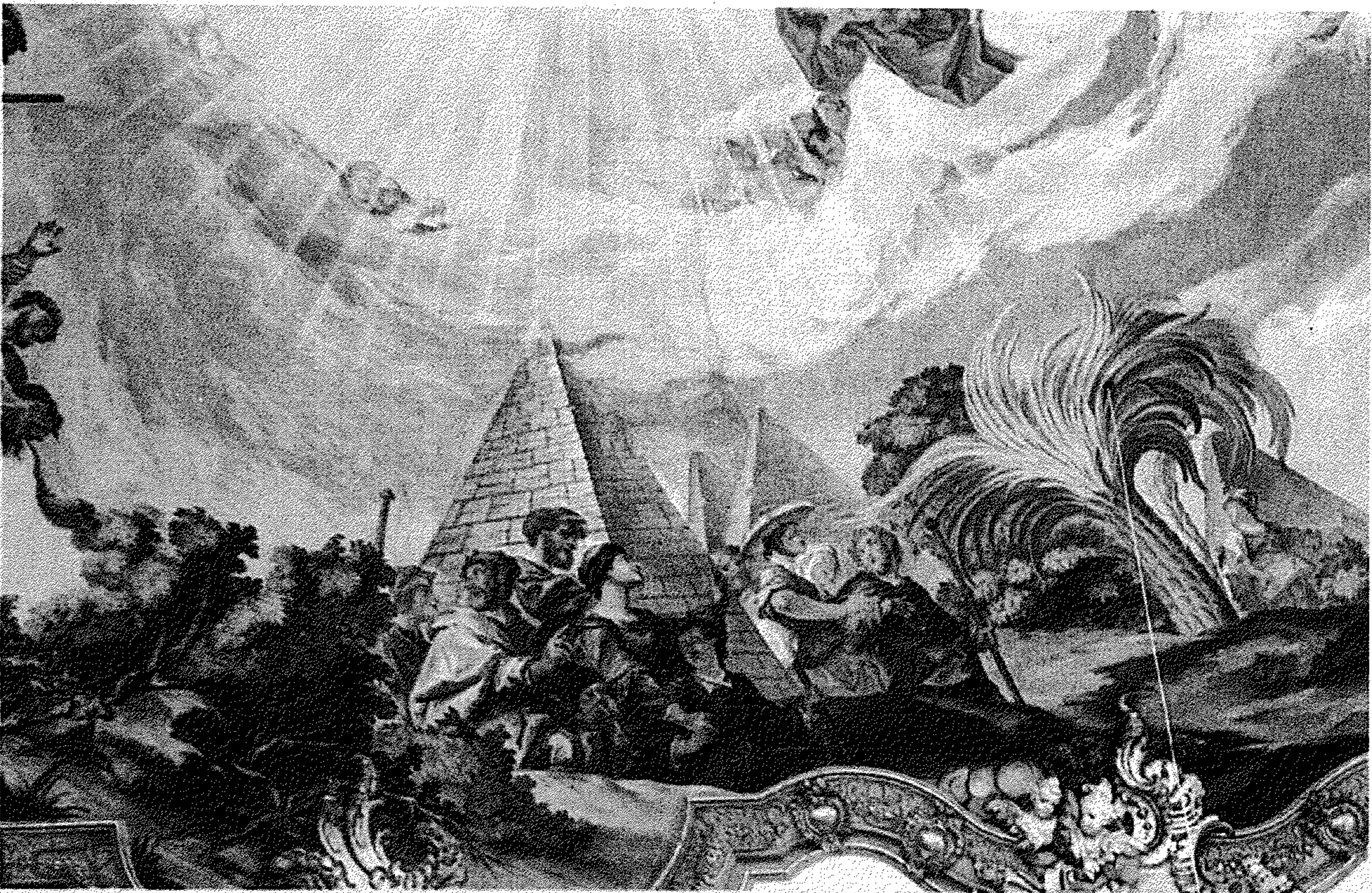
الصفحة المقابلة أسفل: نزهة في مصر -
كريستوف توماس شفلر. ١٧٥٣

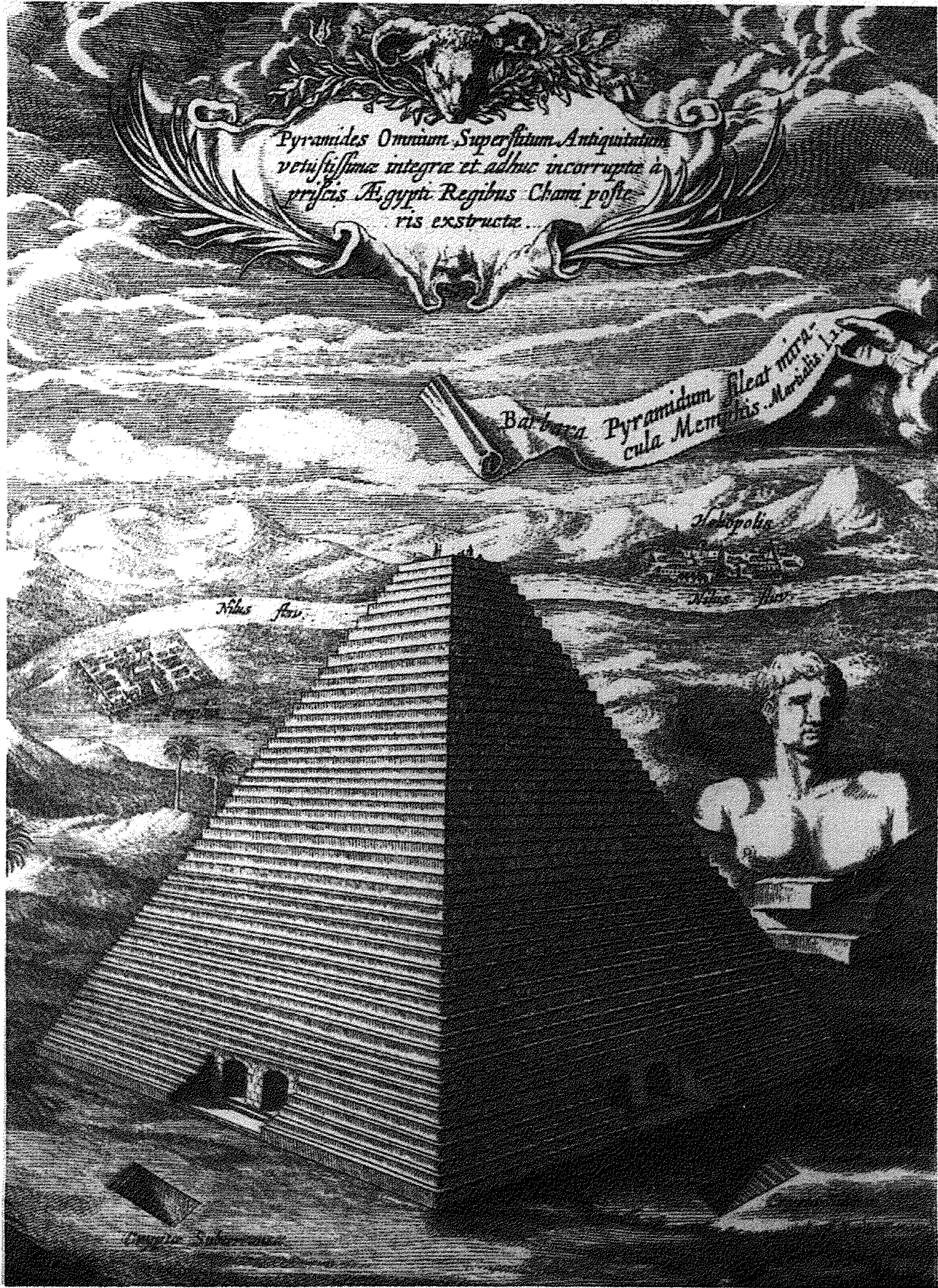
Opposite below: A ride in Egypt -
Christoph Thomas Scheffler, 1753

أسفل: أطلال كلاسيكية -
هوبرت روبرت. ١٧٩٨

Below: Classical ruins - Hubert
Roberts, 1798







*Pyramides Omnium Superstitum Antiquitatum
vetustissimæ integræ et adhuc incorruptæ à
priscis Ægypti Regibus Chami poste-
ris exstructæ...*

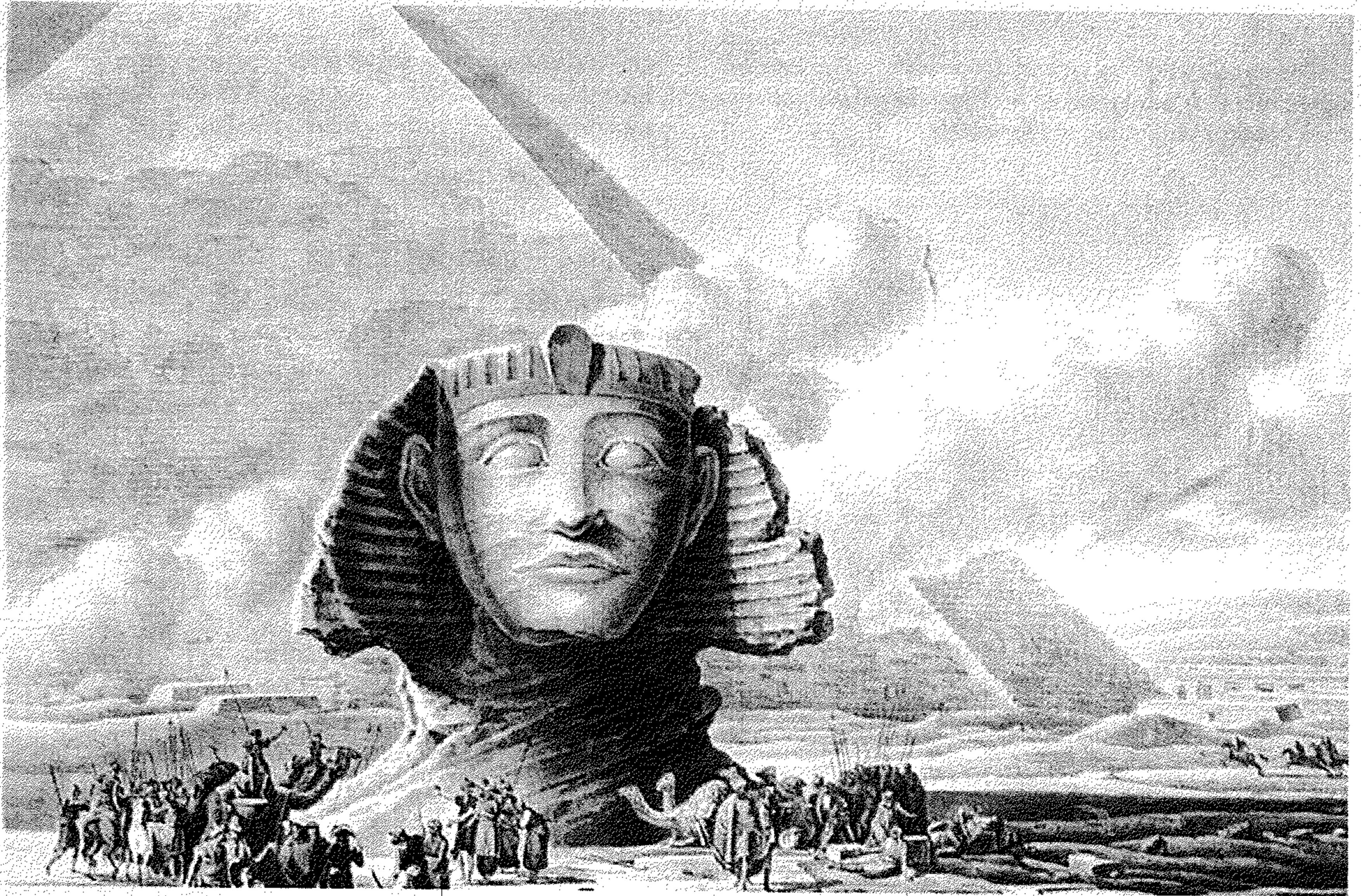
*Barbara Pyramidum flet mira-
cula Memphis Moribus. L.*

Nilus fluv.

Heliopolis

Nilus fluv.

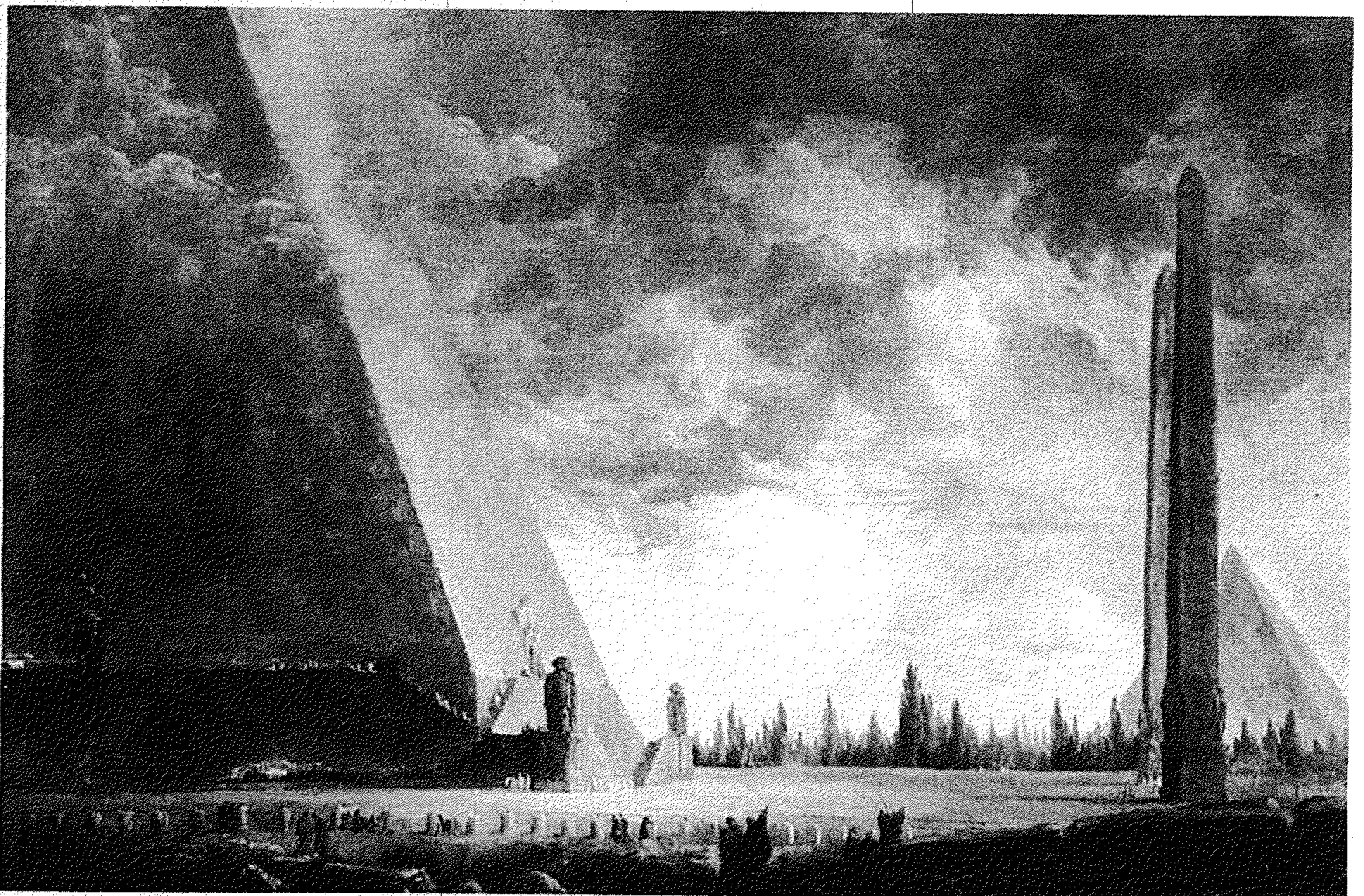
Pyramis Solymana

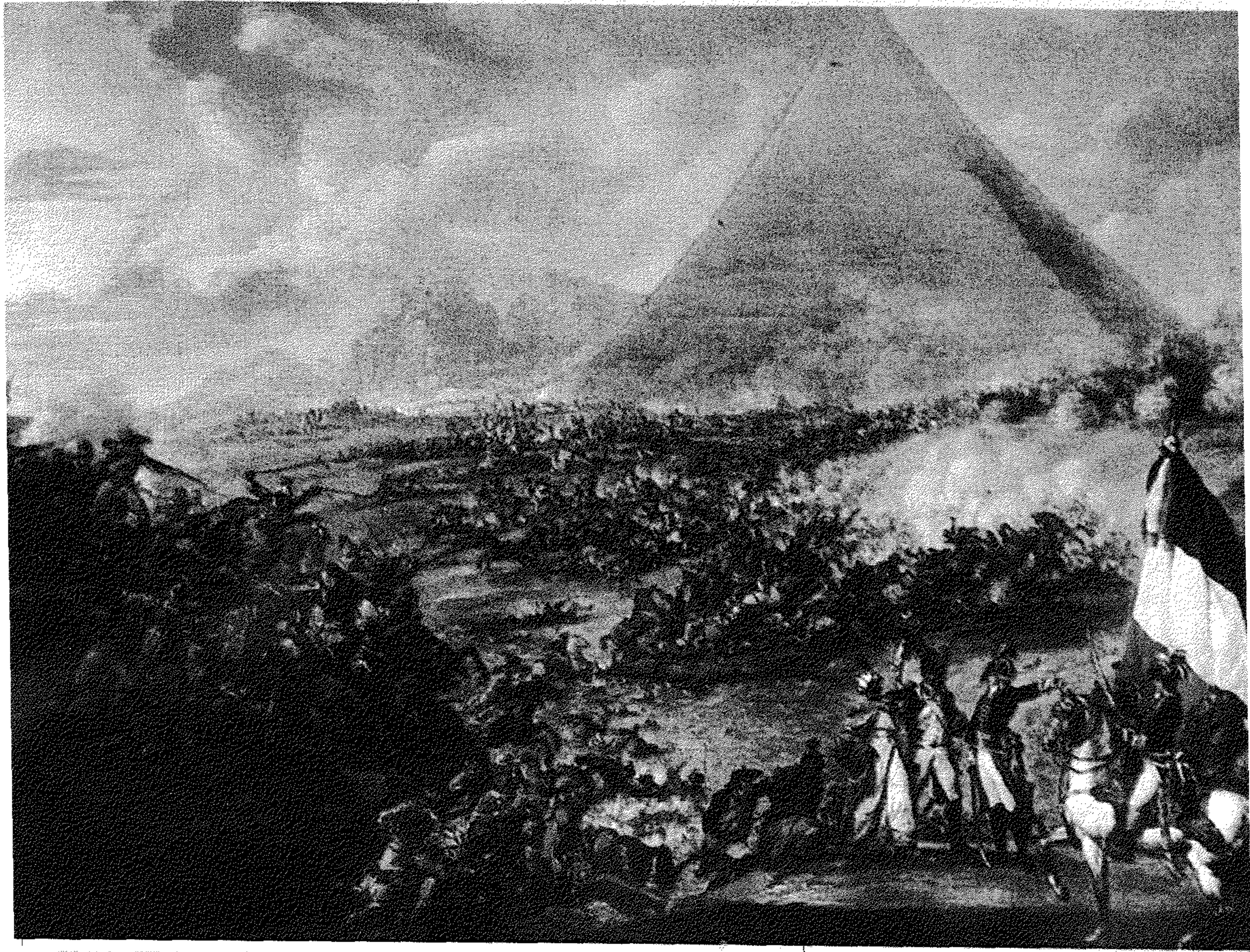


Below: L.F. Cassas أسفل: ل. ف كاساس

Above: H. Robert أعلى: ه. روبرت

Opposite: A. Kircher الصفحة القابلة: أ. كيرشر





أعلى: معركة الأهرام

فرانسوا لويس جوزيف واتو، ١٧٩٨

Above right: The battle of the
Pyramids, François-Louis-Joseph
Watteau, 1798

يسار وأسفل الصفحة المُقابلة:

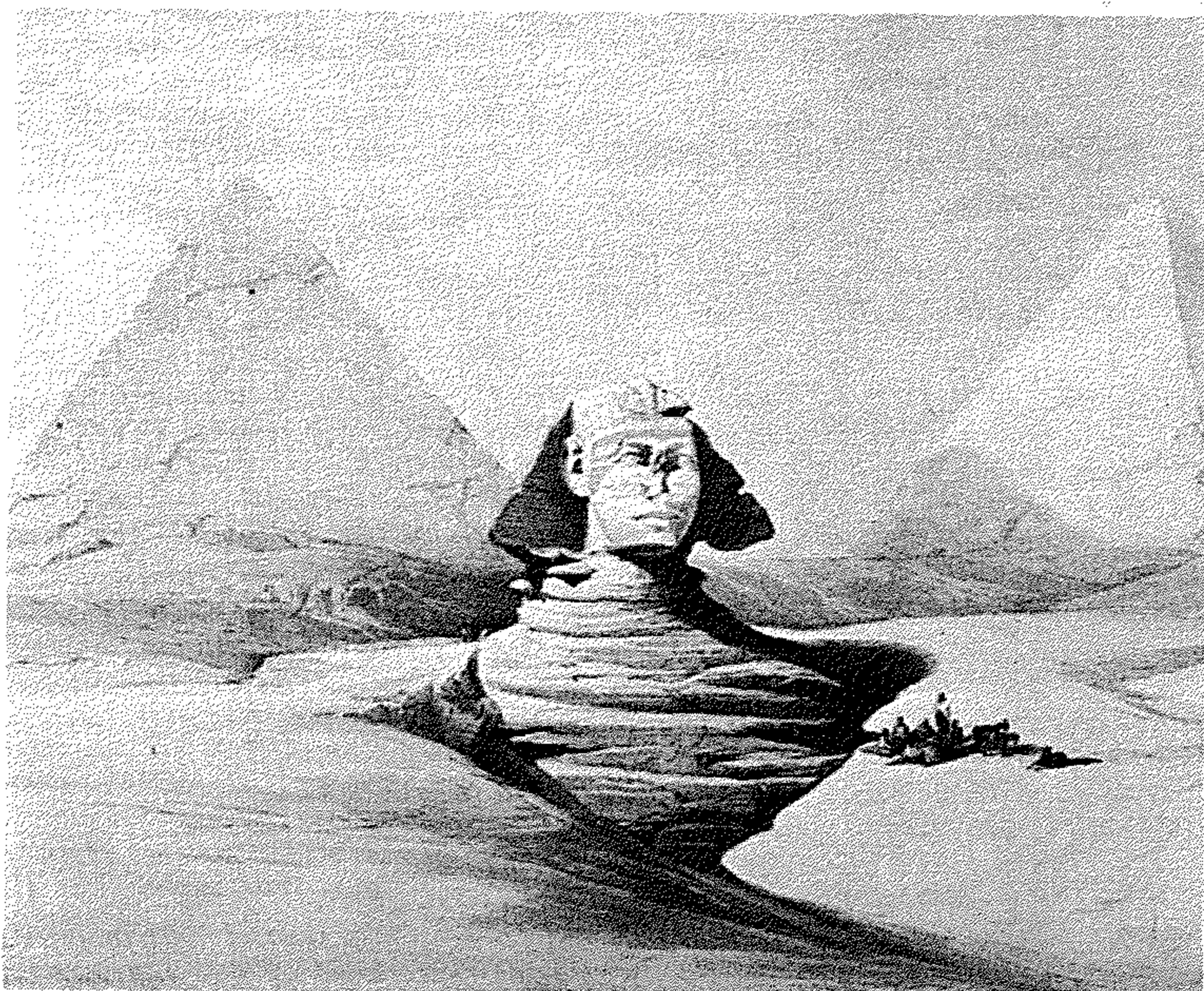
الأهرام وأبو الهول - دافيد روبرتس، ١٨٤٦

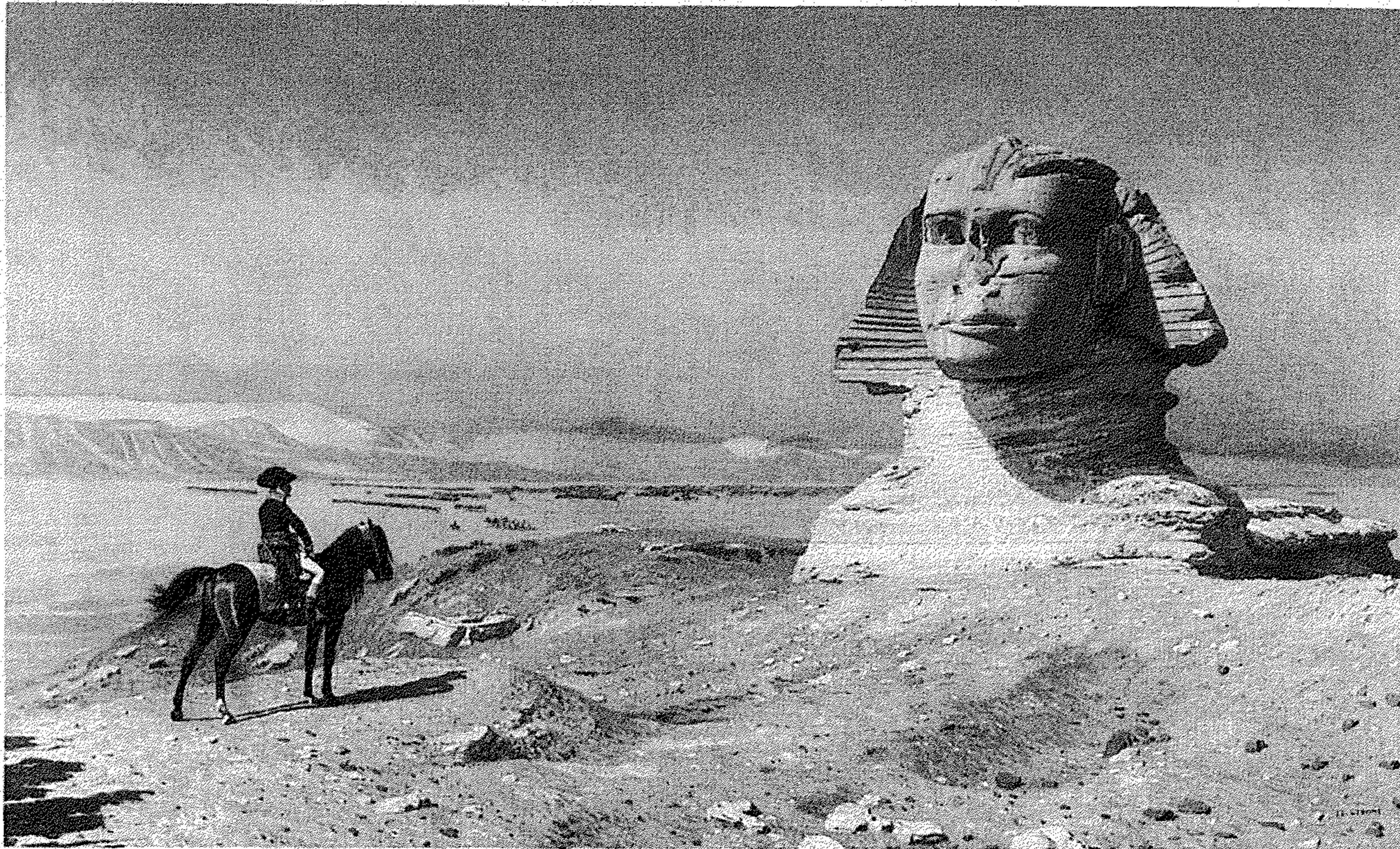
Left & below opposite:
The Pyramids and the Sphinx
David Roberts, 1846

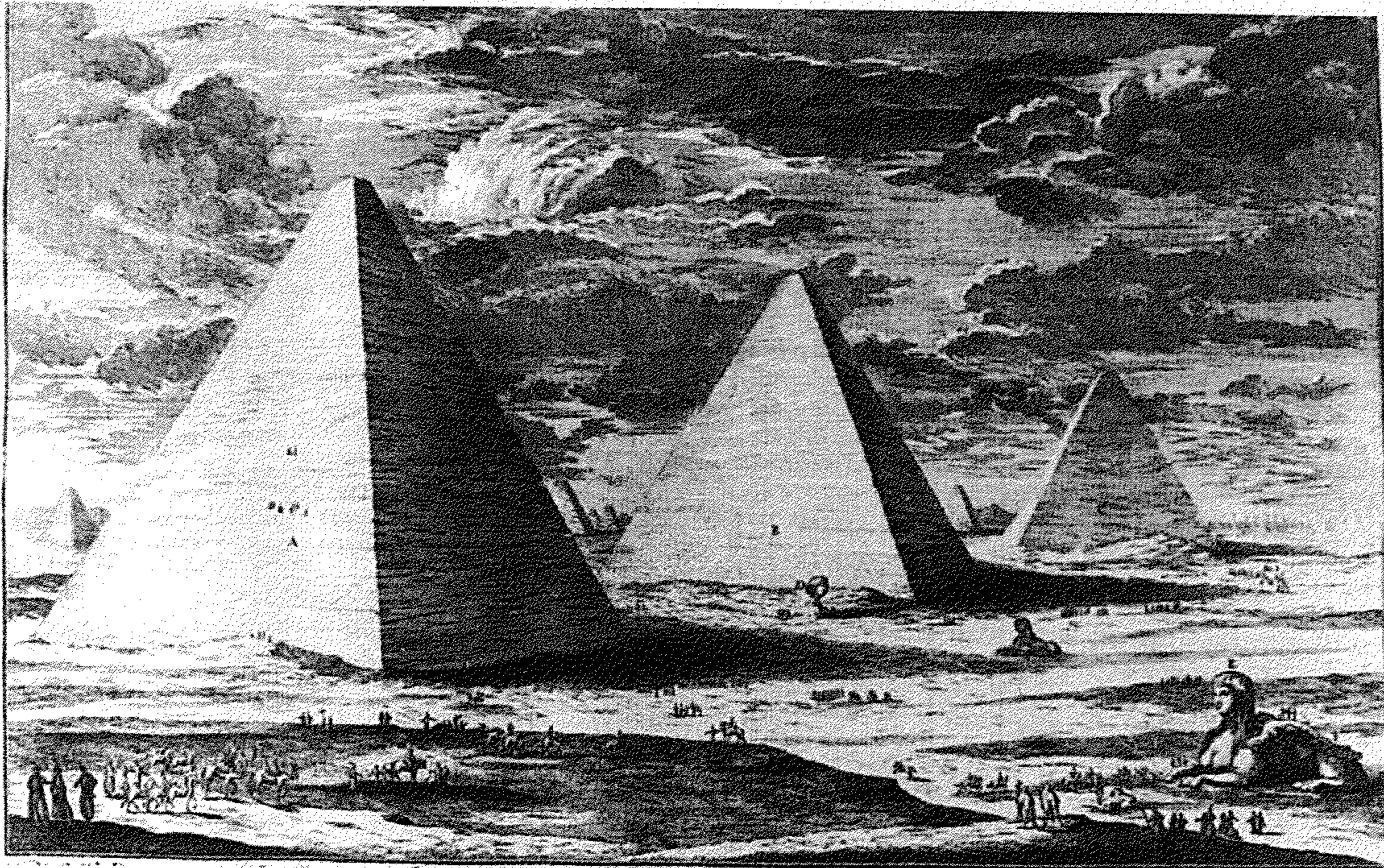
الصفحة المُقابلة أعلى:

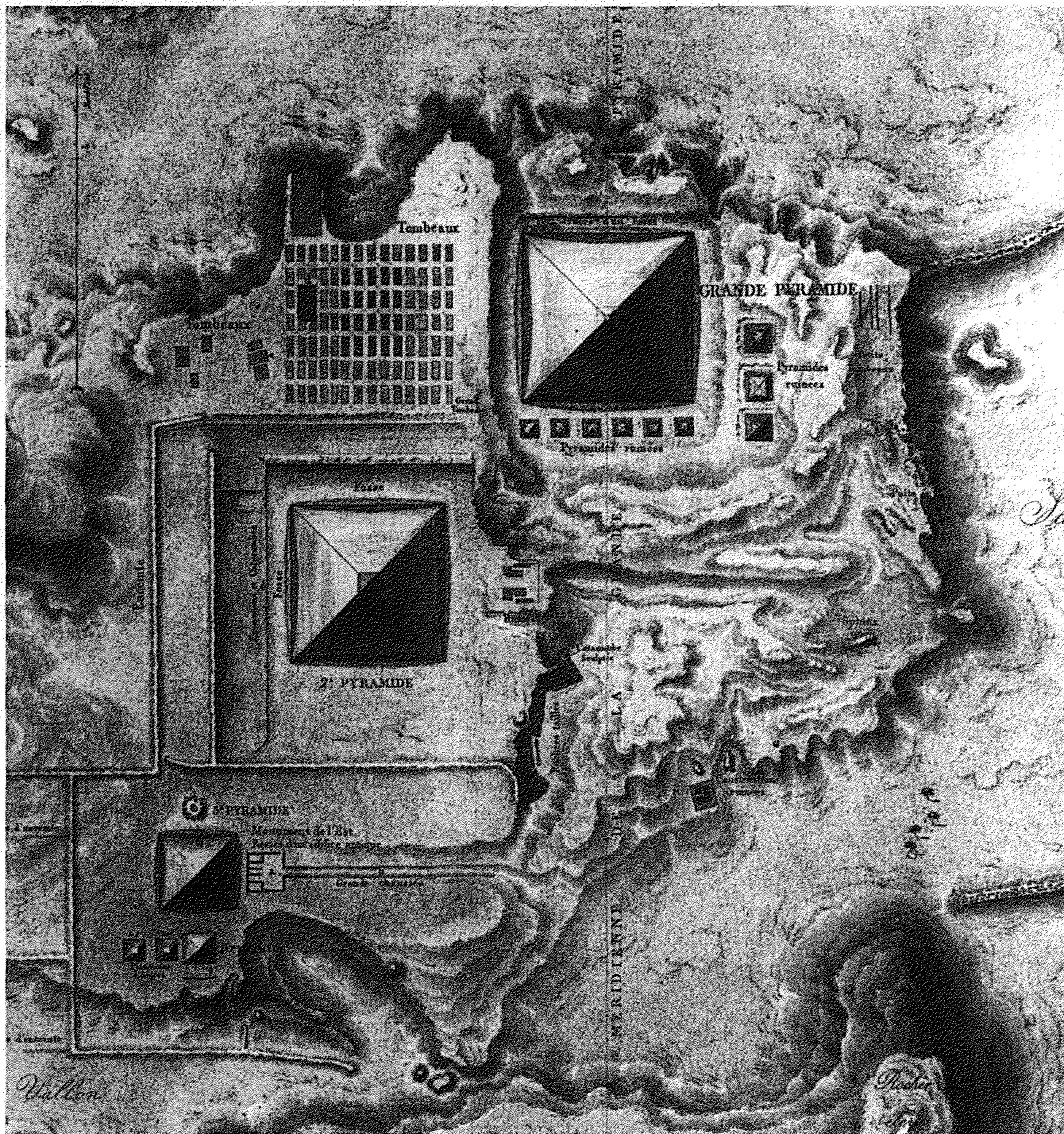
أوديبوس - جان ليون جيروم، ١٨٦٧

Opposite page above: Oedipus,
Jean-Léon Gérôme, 1867









أعلى:
موقع أهرام الجيزة
وصف مصر

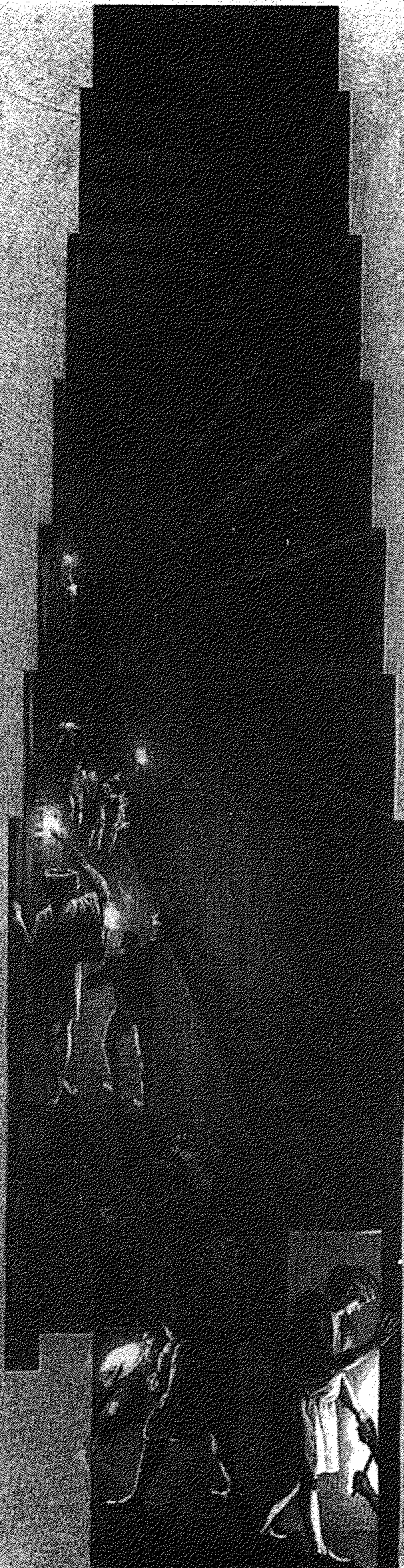
Above:
The Giza pyramids' plateau
Description de L'Égypte

الصفحة المُقابلة، أسفل:
بناء الأهرام
أنطونيو تمبستا - ١١٠٨

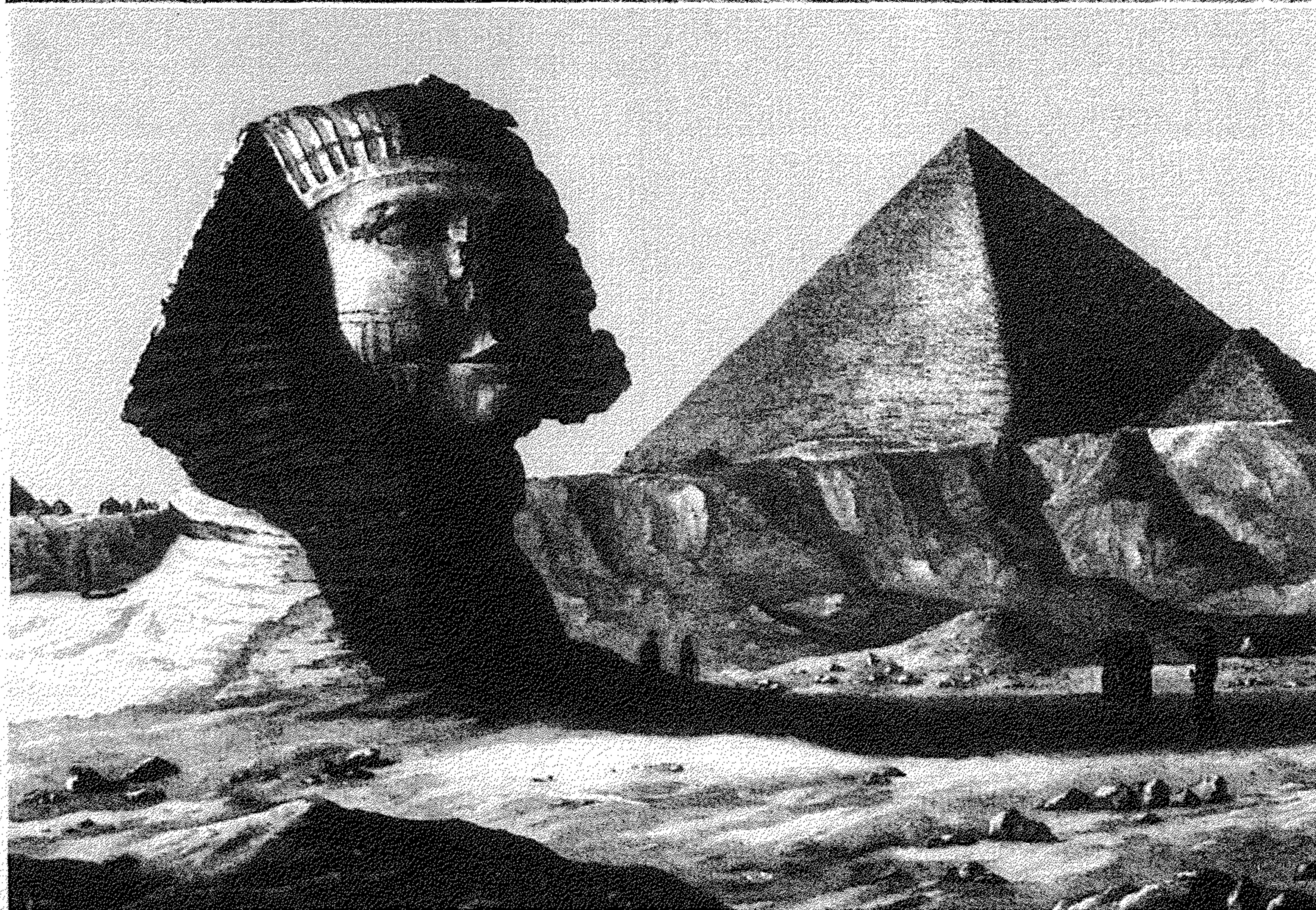
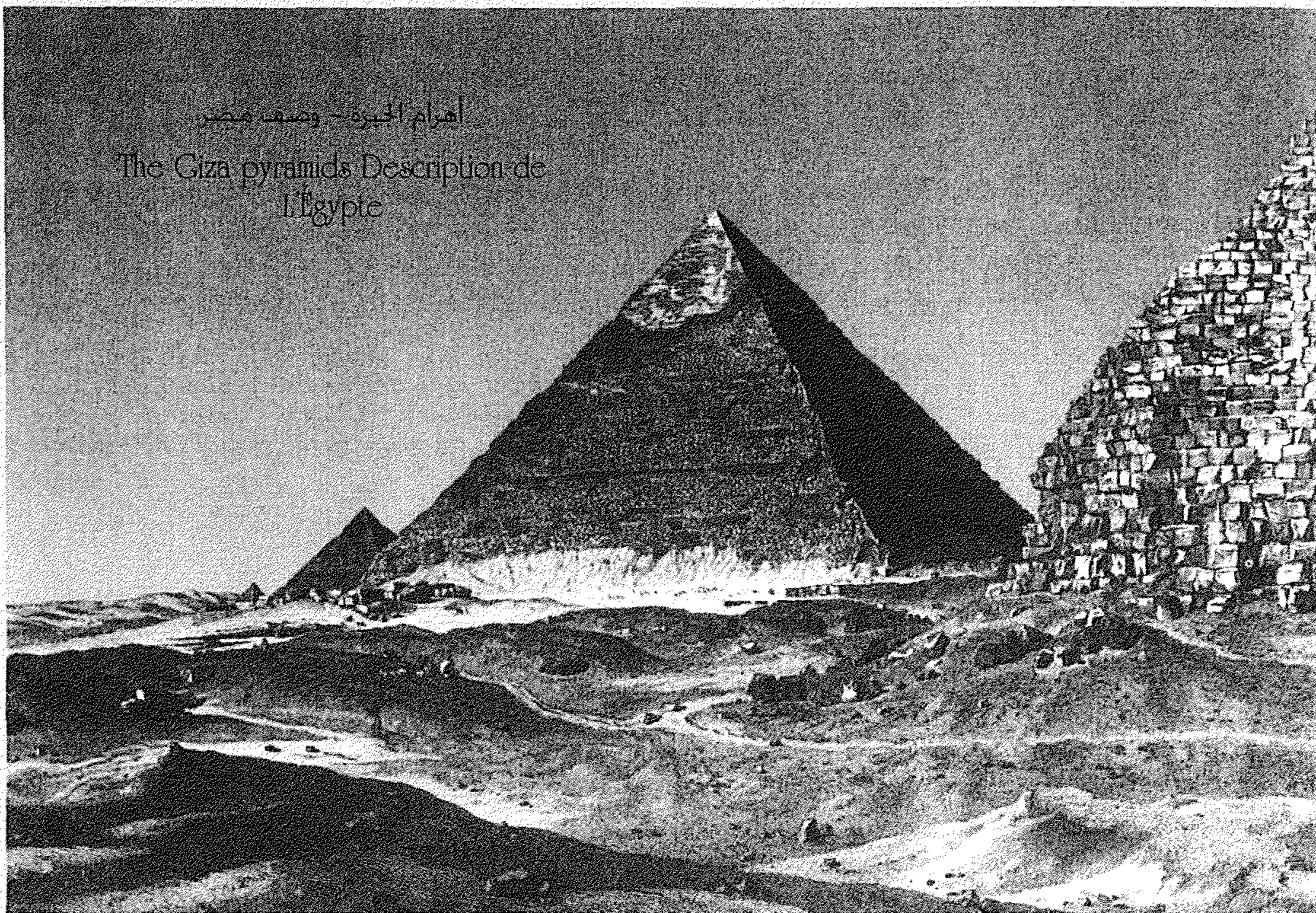
Opposite page, below:
The construction of the pyramids
Antonio Tempesta
1608.

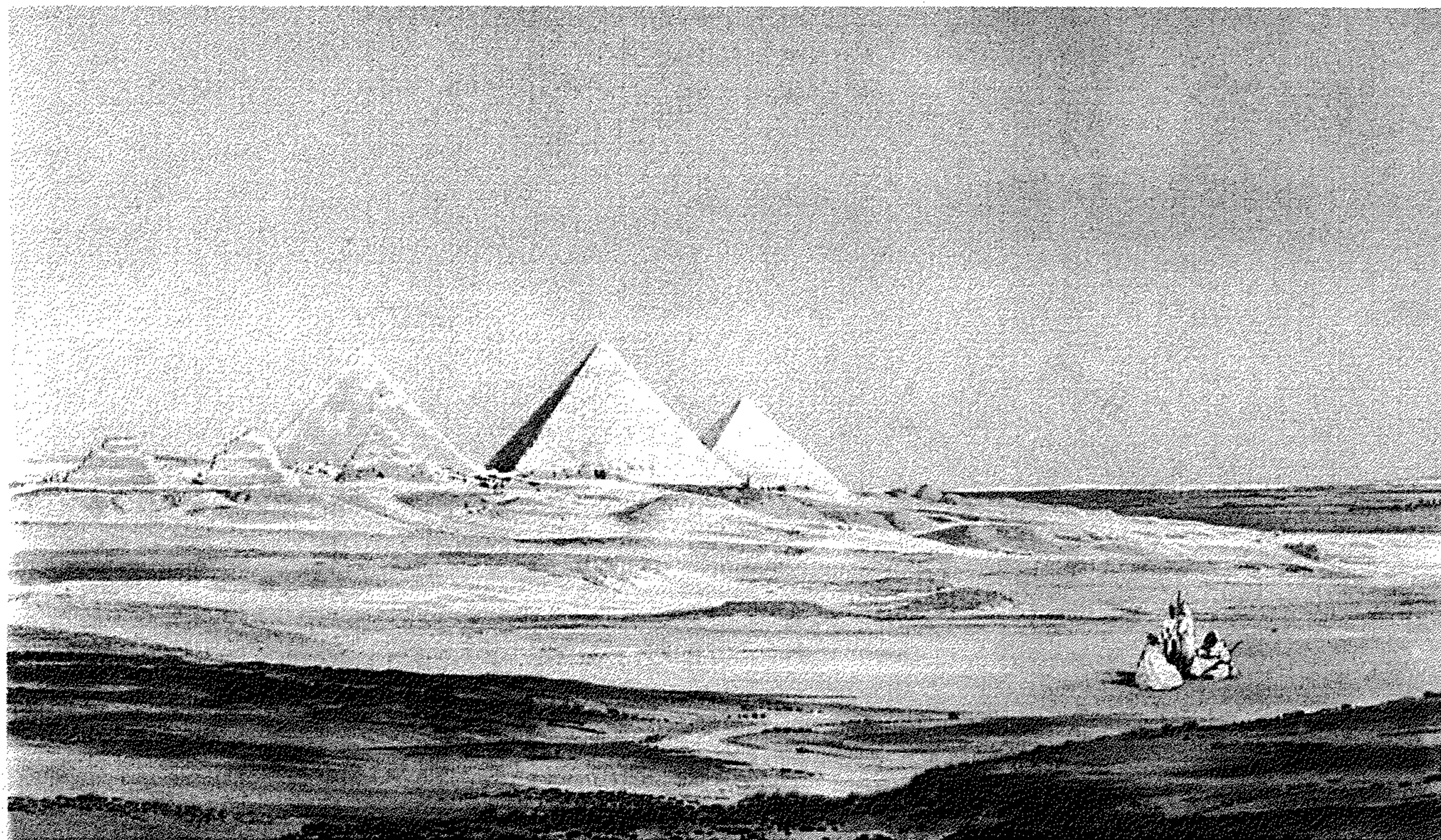
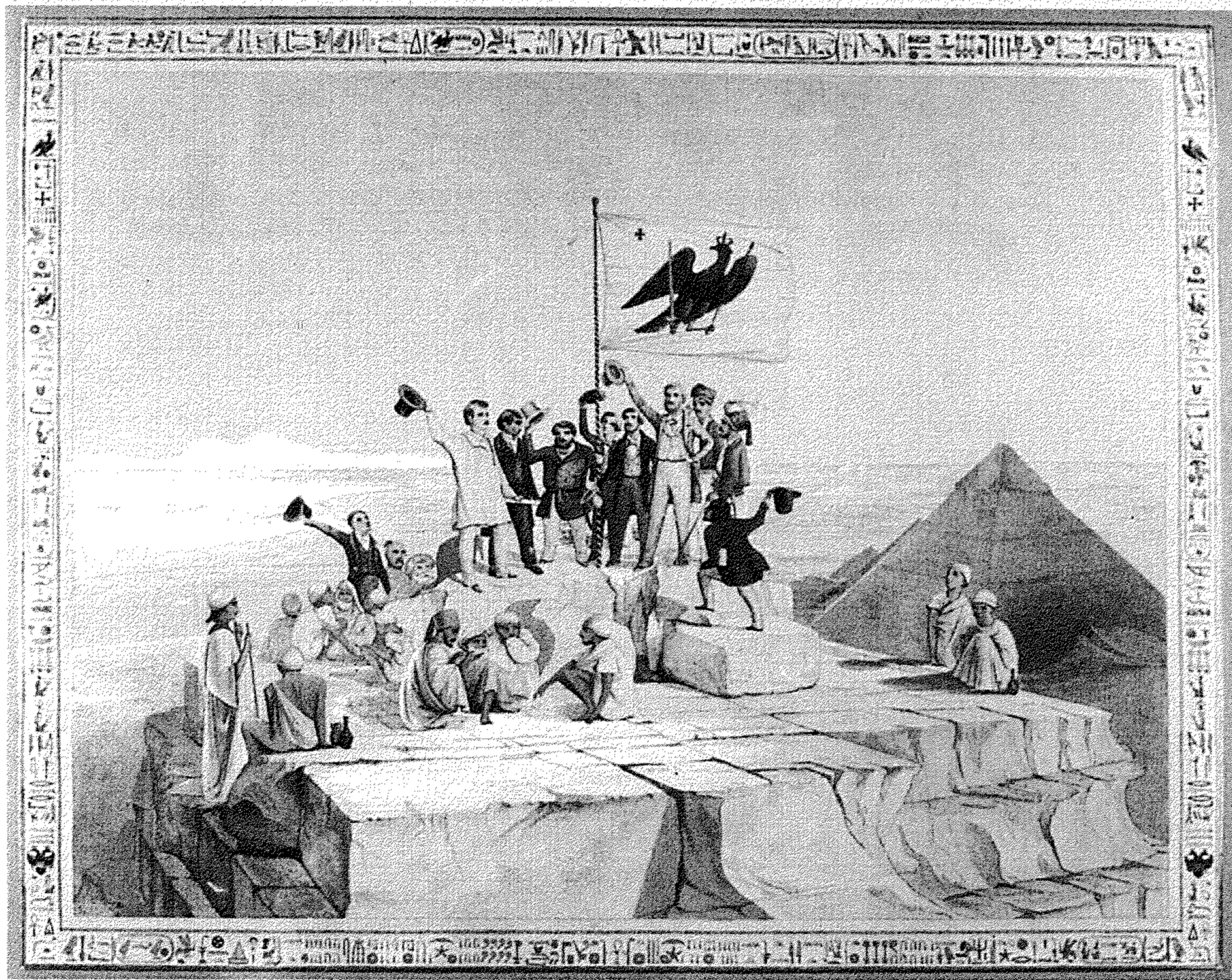
الصفحة المُقابلة، أعلى:
أهرام الجيزة
يوهان برنار فيشر - فيينا ١٧٢١

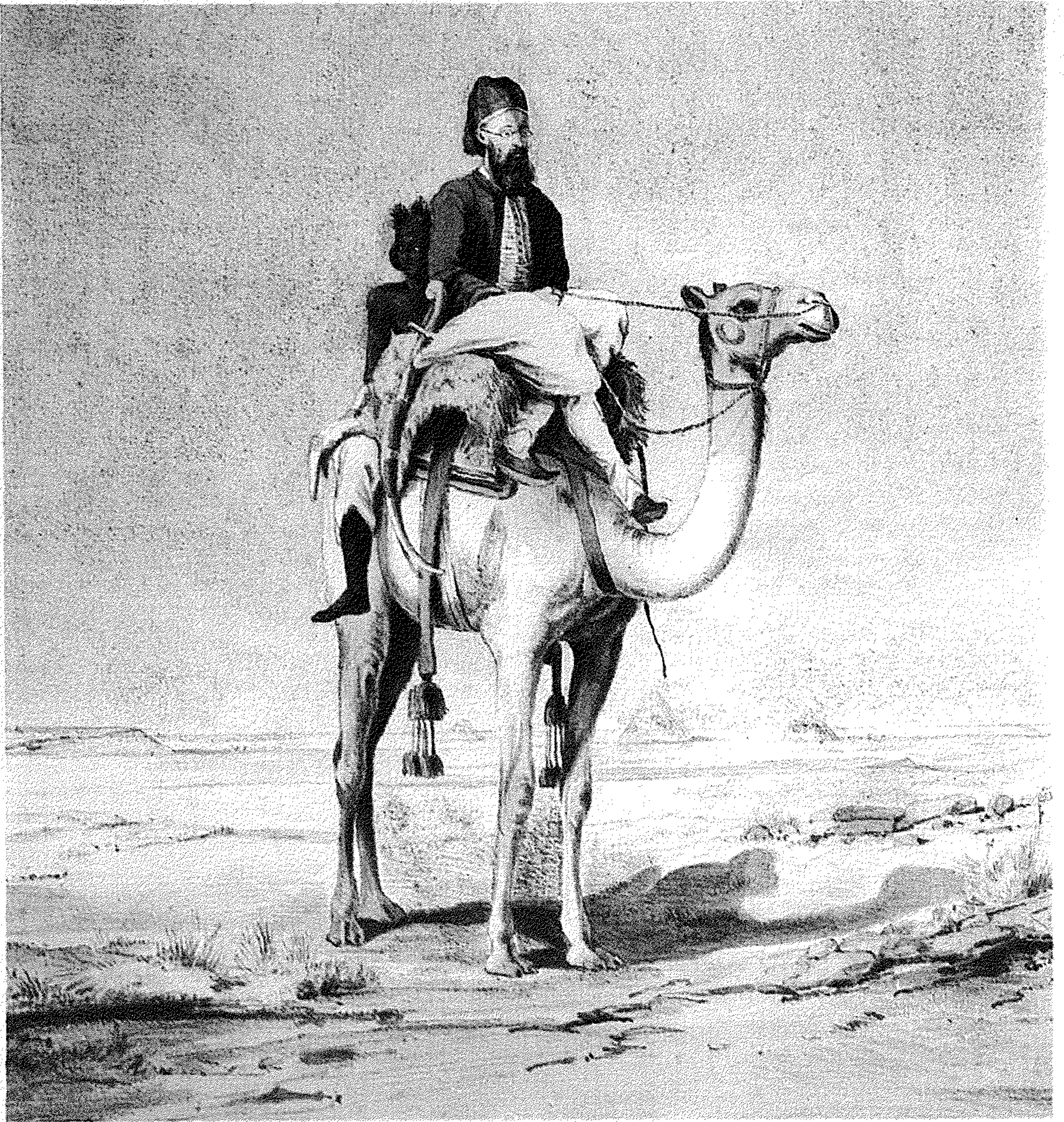
Opposite page, above:
The Giza pyramids
Johan Bernhard Fischer
Vienna 1721.



أهرام الجيزة - وصف مصر
The Giza pyramids Description de
l'Égypte







أعلى:
البروفيسور ريتشارد لپسيوس بالملابس
التركية أمام الأهرام - ١٨٤٥

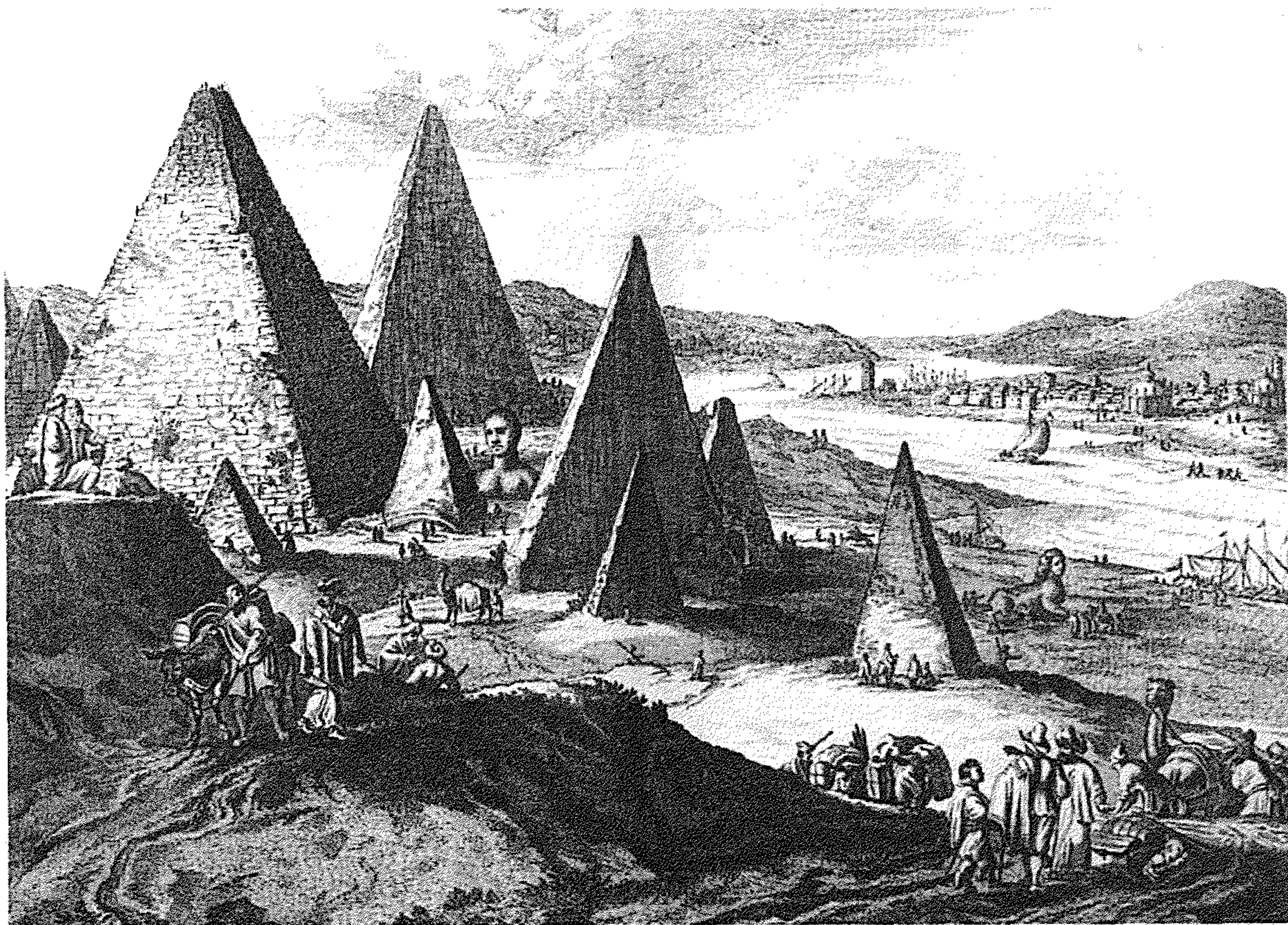
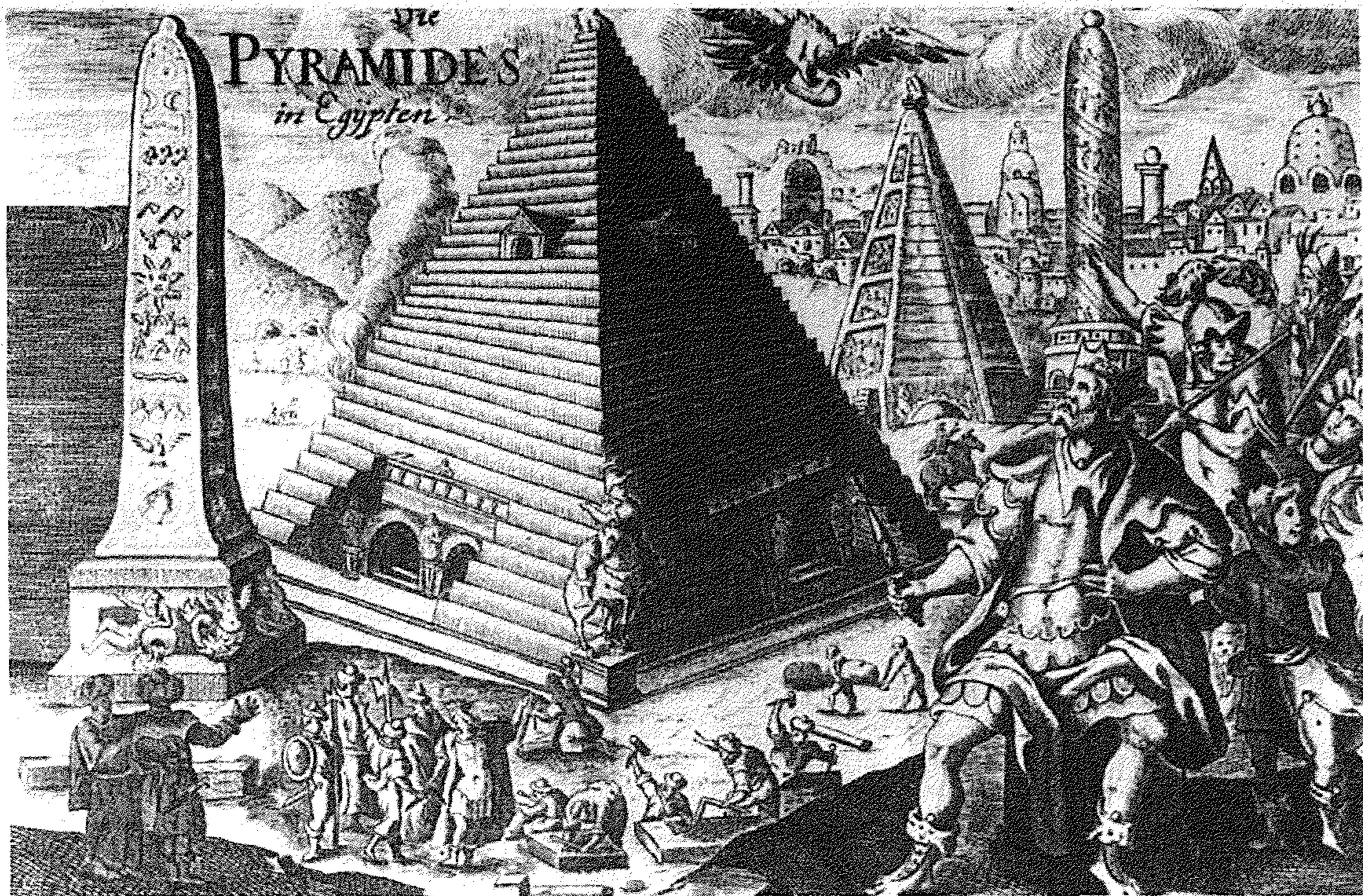
Above: Professor Richard
Lepsius dressed in Turkish at
the pyramids., 1845

الصفحة المُقابلة، أسفل:
منظر الأهرام من الجنوب

Opposite page, below:
The pyramids of Giza,
seen from the south.

الصفحة المُقابلة، أعلى:
رفع العلم البروسي على هرم خوفو
بقيادة البروفيسور ريتشارد لپسيوس يوم
١٥ أكتوبر ١٨٤٢ - ج. ج. فرای

Opposite page, above:
Rising the Prussian flag over the
pyramid of Khufu led by Professor
Richard Lepsius on the 15th of
October, 1842. - J.J. Frey 1842



الأهرام المصرية فى الفن العالمى

EGYPTIAN PYRAMIDS IN ART

يسار: ديكور أوبرا الناي السحرى -
فريدريك شينكل

Above left: The set of "The
Magic Flut", Friedrich Schinkel

أسفل: أطلال هرم خفرع -
ل. ف. كاساس. باريس. ١٧٩٩

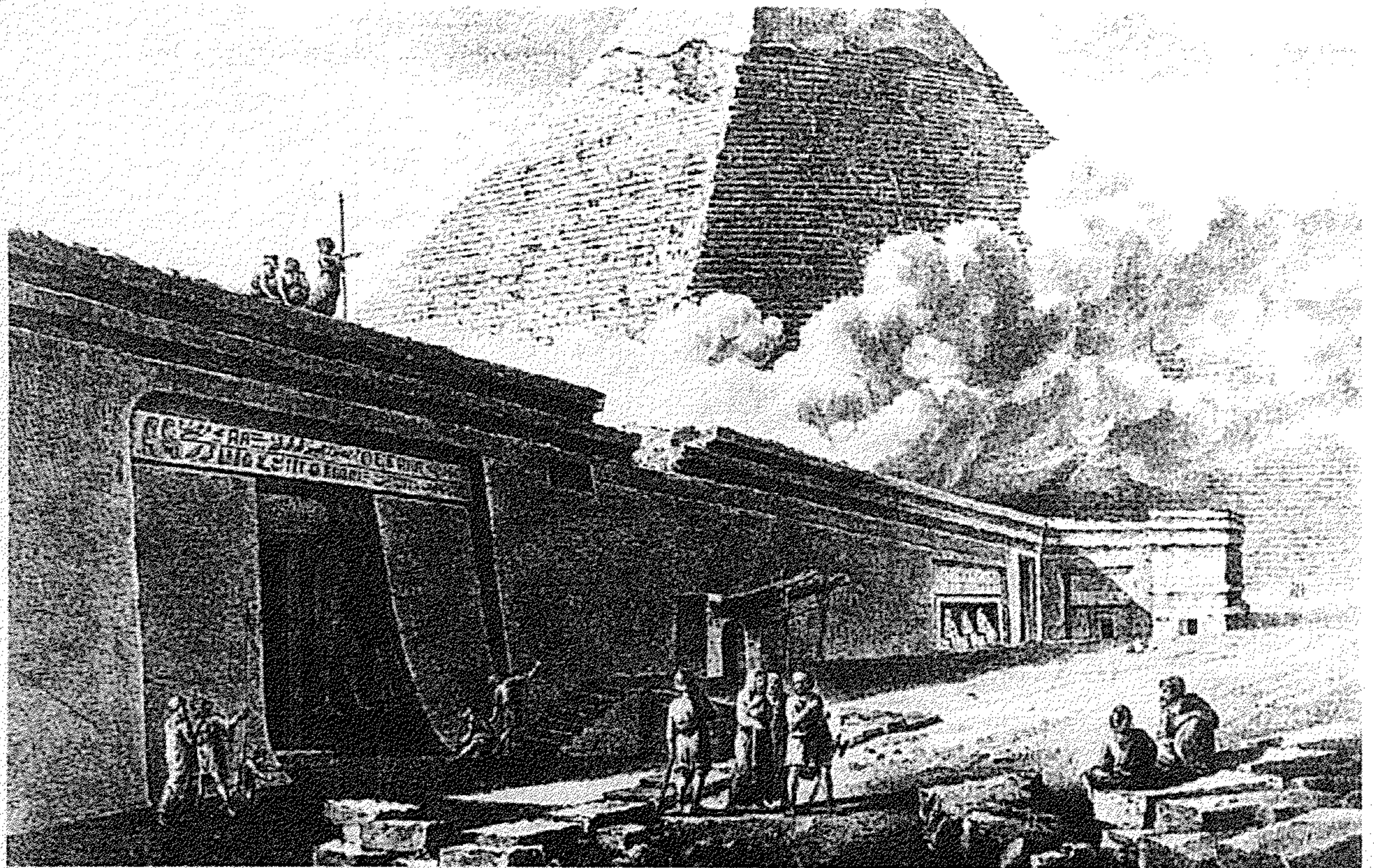
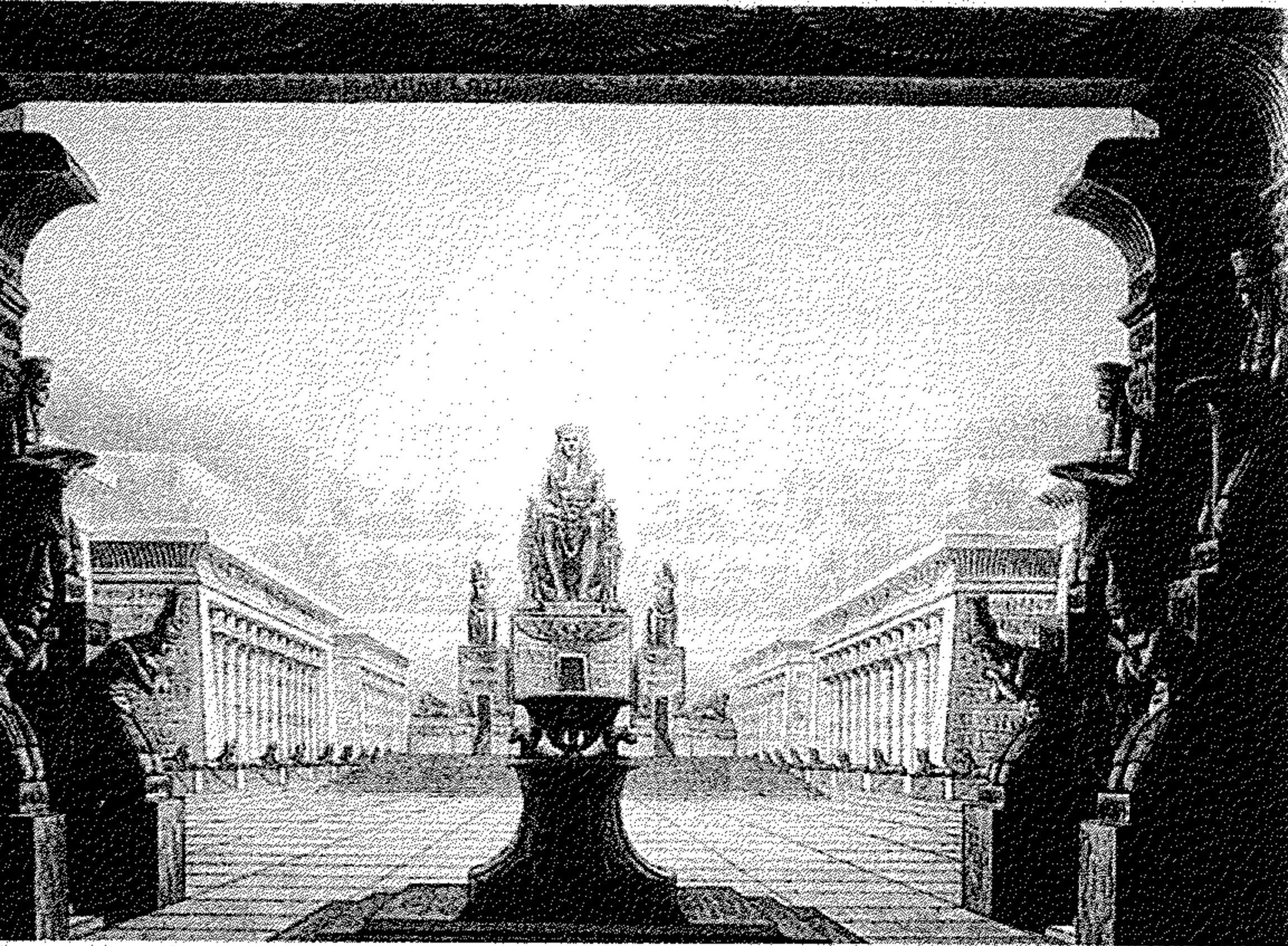
Below right: Chephren pyramid
L.F. Cassas, Paris 1799

الصفحة المقابلة أعلى: أهرام مصر -
إبرهارد فرنر هابل. ١٦٨٣

Opposite page above:
Pyramids in Egypt - Eberhard
Werner Happel, Hamburg, 1683

الصفحة المقابلة أسفل: أهرام مصر -
أولفرت داپر. أمستردام. ١٦٧٦

Opposite page below:
Pyramids in Egypt - Olfert
Dapper, Amsterdam, 1676

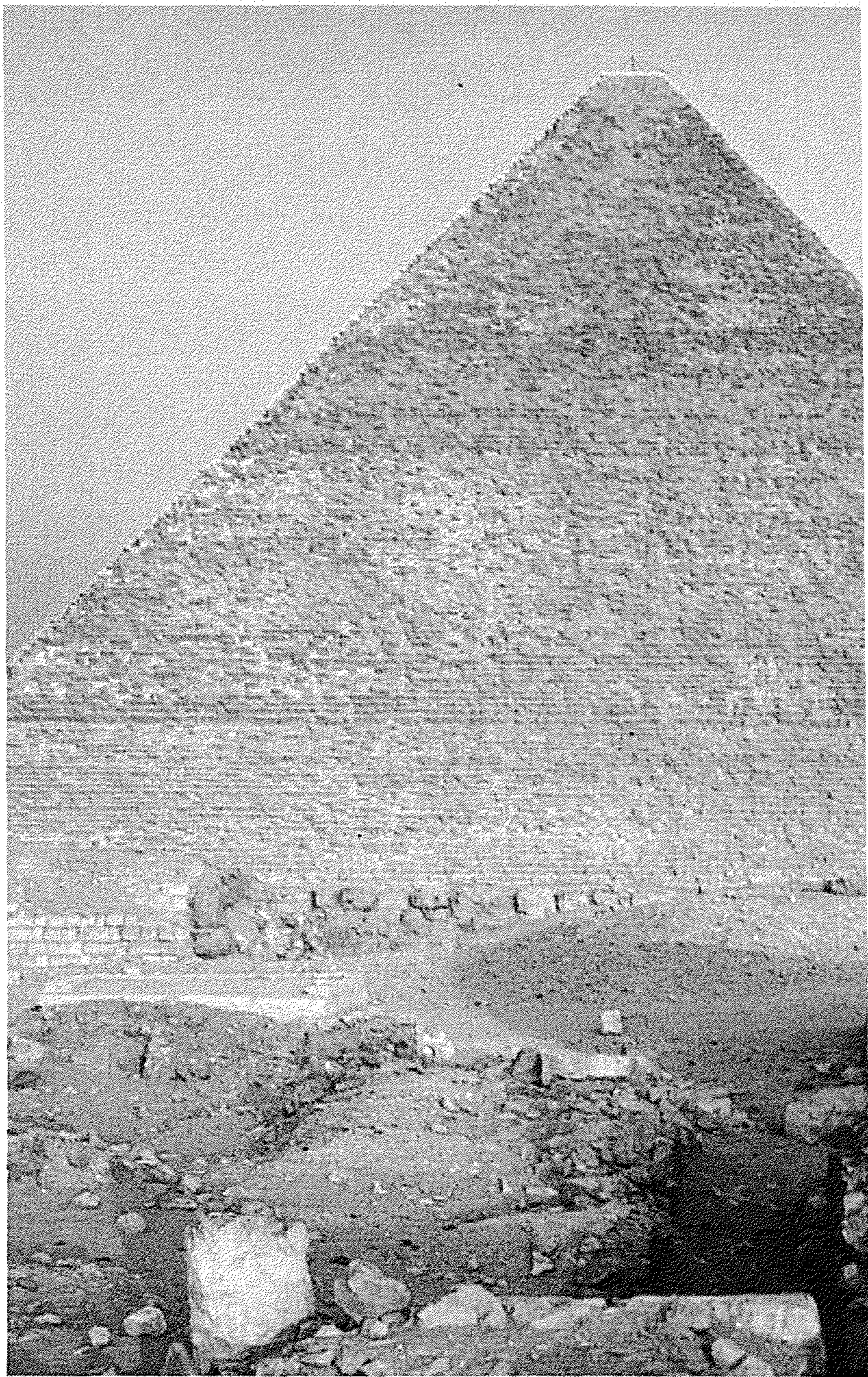


His accompanying sculptors and painters documented a great deal of beautiful scenes that have later become the inspiration of artists and architects in Europe and America so that many motifs appeared in the palaces of kings and nobles. The Exhibition of the Pyramids, House of Eternity, currently in Germany shows many halls where the Egyptian civilization has influenced the taste of the modern world.

Ignorant of the liability, Lepsius was also responsible for superimposing new hieroglyphics completing the old writing of the original entrance of the pyramid so that without archeological guidance the visitor could easily mistake them for the original ones.

In 1881 Flinders Petrie, the British archeologist, measured and described the pyramid yet another time in his famous book 'The Pyramids and Temples of Giza', London 1883, and this document is referred to until the present day in spite of the hundreds of books published about the pyramids of Egypt.

As for modern technology, since the 60's in the previous century, it has served some endeavors at digging and searching for hollow places



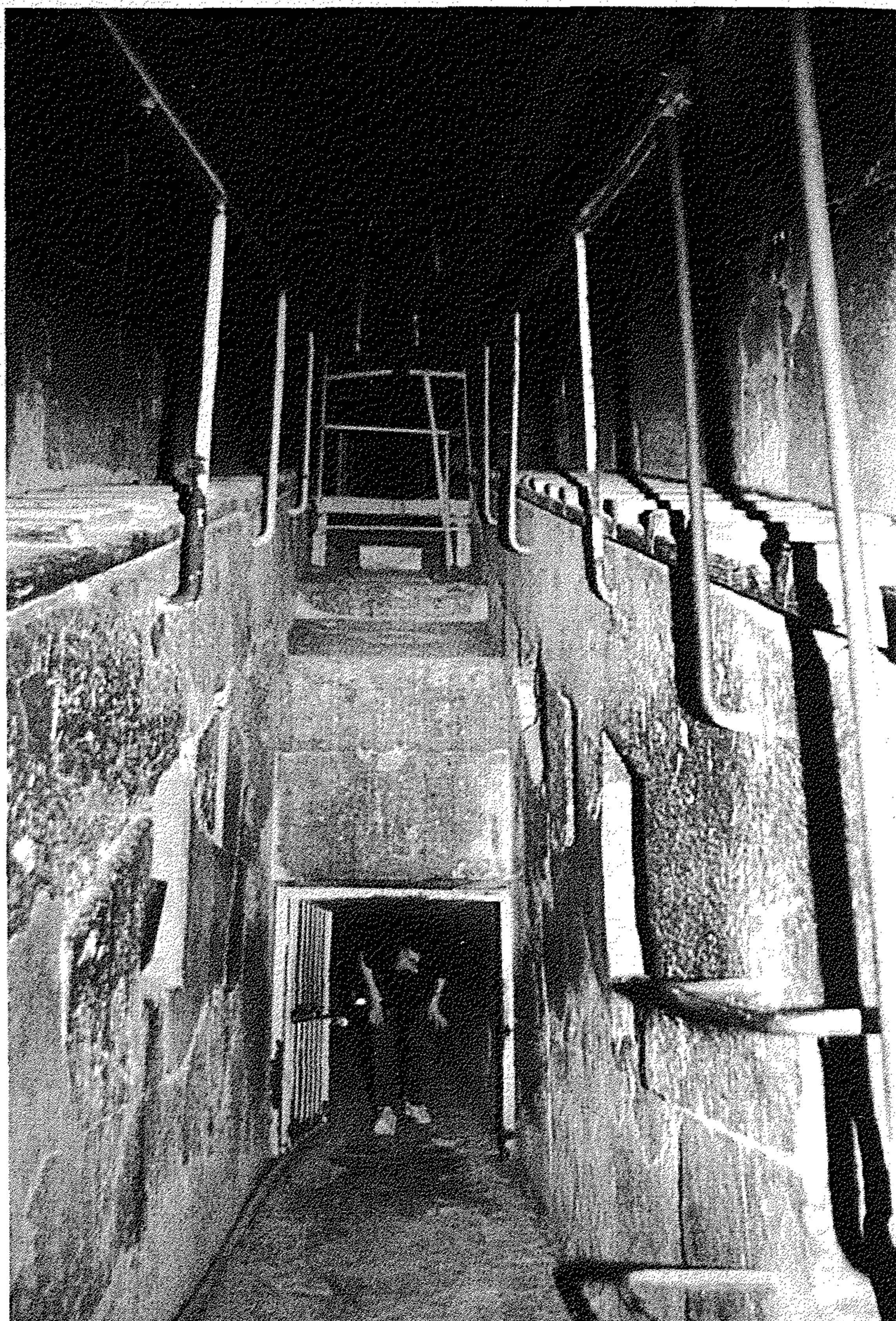
or chambers inside the pyramids and research centers are still trying to explain the wonder of pyramid building in Egypt and especially the Great Pyramid.

Illustrations from:

Christian Tietze: Die Pyramide
Geschichte Entdeckung Faszination
A. Siljotti: Guide to the Pyramids
A. Carpiceci: Art & History of Egypt

the west wall is made of one solid block of granite and is totally devoid of embellishments. It has been noticed that it was an inch wider than the upward leading passage which raised the assumption that it was placed there during the building stages. Above the king's chamber there are 4 small rooms of approximately 1.00 meter in height built on top of each other and a fifth, with a pitched ceiling, built with huge blocks of limestone. These five rooms have served to relieve the pressure off the funerary chambers.

The Great Pyramid, which represents the best example in building, has always attracted visitors to Egypt. It is a certainty that it was open to visitors during the Roman era and the debris that covered its entrance was removed in the 9th century by orders of El Caliph El Ma'amoon. The endeavor to enter it has been previously mentioned. In modern times, especially during the past two centuries, European travelers and, later, archeologists tried to measure the pyramid and make blueprints of it. These attempts began with Cavillia, an Italian traveler who used to dig historical sites for other Europeans.



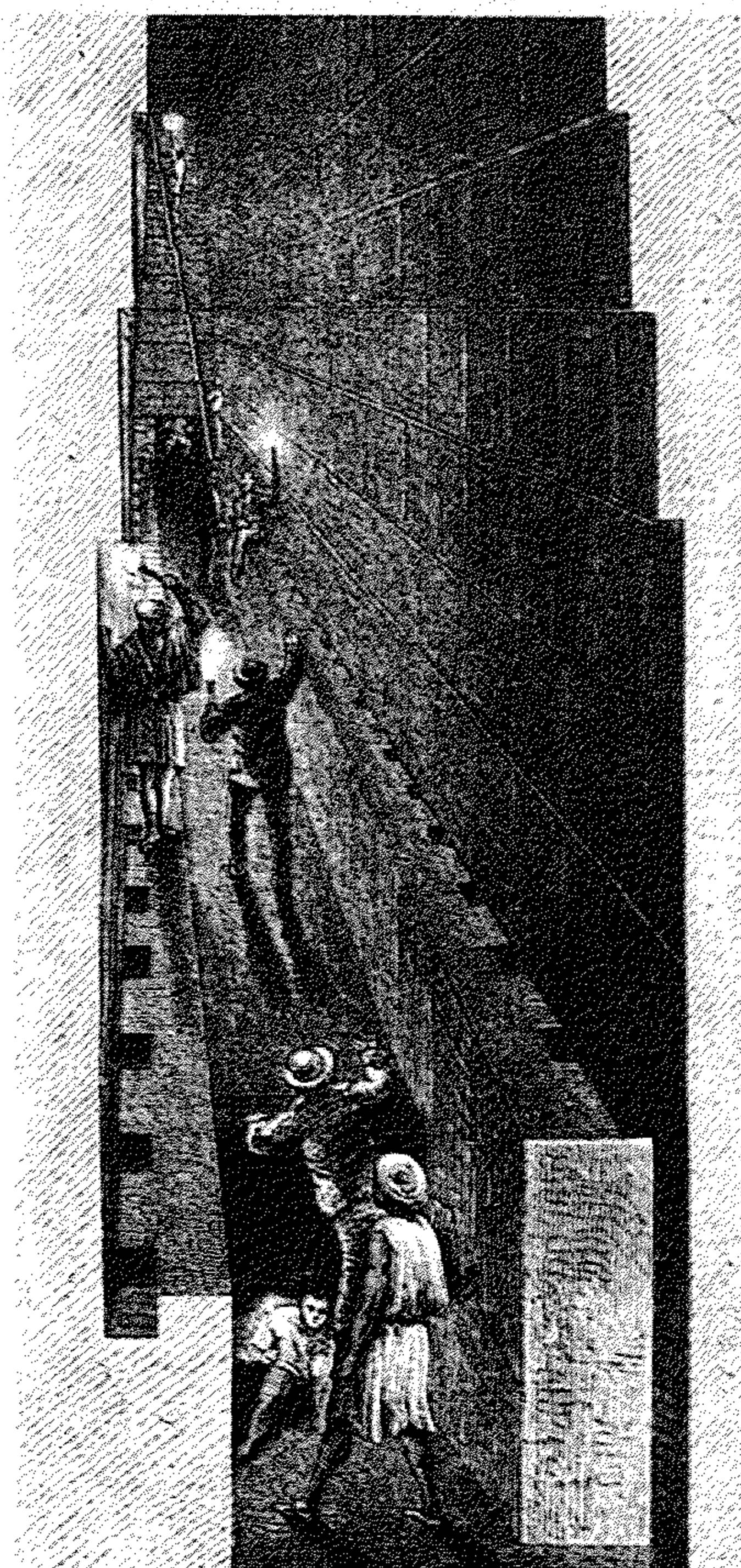
أعلى: مدخل "غرفة الملكة" في هرم خوفو.

Above: The entrance to the "Queen's Chamber" at the pyramid of Khufu. This was the common trend after the French Expedition and its scholars attracted the attention of Orientalists and travelers to the Egyptian antiquities, especially after 'La Description de L'Egypte' was published. Cavillia measured the interior of the Pyramid in 1811. Later, Lepsius, a German, described the historical sites and documented the engravings in huge volumes that are still considered important references to archeologists. In his book, "Denkmaler aus Aegypten und Aethiopien", Karl Richard Lepsius dedicated a section to the Pyramid.

moved, especially during the Middle Ages and used for construction in many of the buildings of Old Cairo.

The pyramids of Egypt were raided many times, possibly since the fall of the Old Kingdom. In the ninth century A.D. the Abbasside Caliph ' Al Ma'amoon ordered an opening to be made on the North façade of the Great Pyramid, which later came to be known as the Ma'amoon Entrance. It is the same entrance currently used, at a height of 7 meters from the ground, but slightly to the west of the original entrance. It is 36 meters long in depth. However, the original entrance was 20 meters higher than the plateau with a trussed lintel built of fine quality limestone, 100 meters long and 1.15 meters high leading to an unfinished underground chamber 15.33 meters in length and 9 meters in width. The architect who designed this pyramid later modified his plans and a 36 meter long corridor was built, branching from the original one and leading upwards to the core of the pyramid; this corridor leads to a flat corridor approximately 35 meters long and is 1.15 meters in height and reaches what is called the "Queen's Chamber" with a pitched roof and

is located on the axis of the pyramid 20 meters above the ground. Its dimensions are 5.70 meters in length x 5.20 meters in width and is 5.00 meters in height and was also left unfinished which indicates yet another change in the building plans. At the intersection of the upward corridor and the horizontal corridor there is a well that is vertical in some parts and angular in others for 60 meters until it reaches the bottom part of the downward corridor. The alteration of the plans made it necessary to build an upward tunnel called ' The Great Hall', 4.75 meters in length x 2.00 meters in width x 8.50 meters in height and in the middle of the hall is a narrow passage with ramped sides. The hall has a stepped vaulted ceiling which enabled closing the ceiling space with one block; this is considered an architectural feat. This hall leads to another straight, narrow short tunnel leading to a hall with a high ceiling and walls lined with limestone polished with care, leading to the King's Chamber that was not built as was expected in the center of the top of the pyramid, but on the opposite, is located 16 feet approximately south of the center and at a height of 42.50 meters from ground level and its dimen-



أعلى: المعمار المثالي للبهو الأعظم الذي يقود إلى غرفة الدفن في الهرم الأكبر كان مثار العجب للسائحين في القرن التاسع عشر.

Above: The architectural perfection of the Great Gallery that leads to the sepulchral chamber of the pyramid of Khufu elicited great wonder in the 19th century travellers

sions are 10.36 meters in length and 5.18 meters in width x 5.79 meters in height and its walls and ceiling are built of rose granite. The king's sarcophagus close to

THE EGYPTIAN PYRAMIDS, THE HOUSE OF ETERNITY

An exposition of Ancient Egypt currently held in Cologne, Germany.

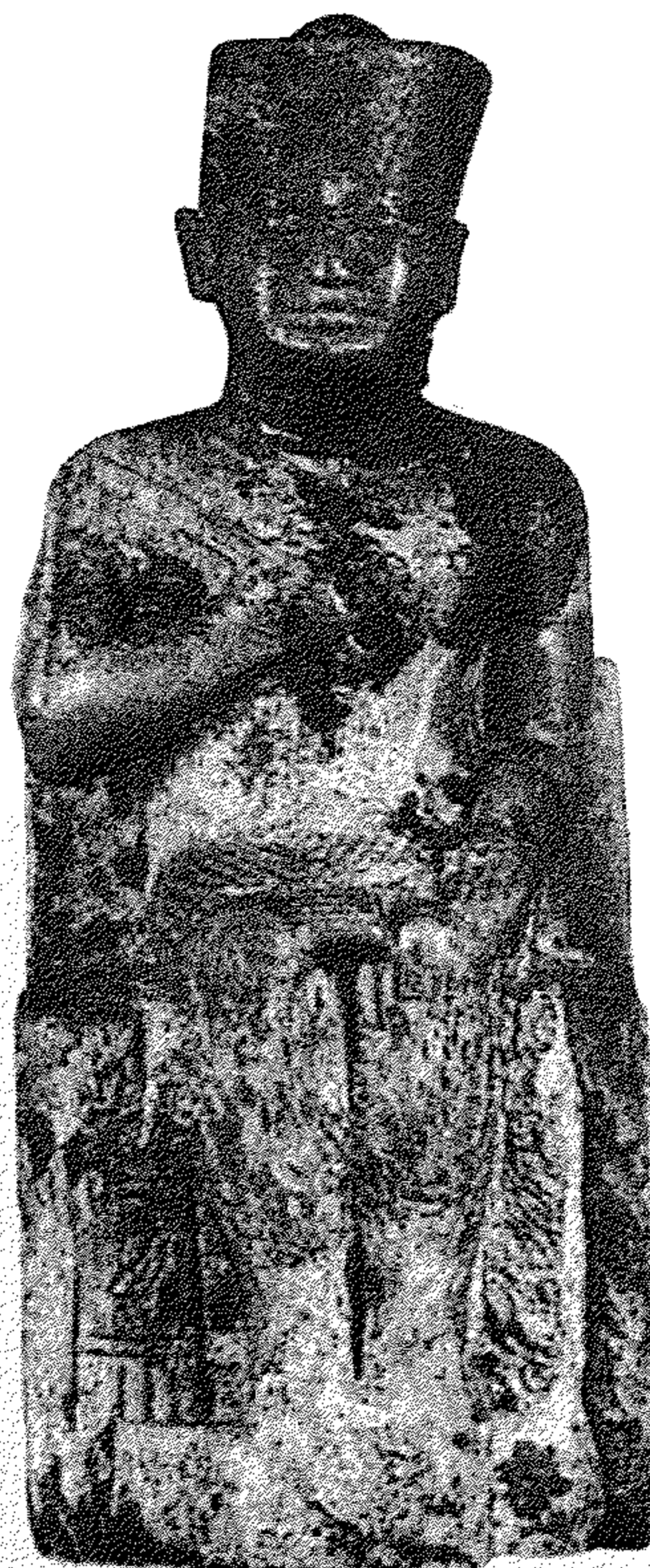
Dr. Wafaa Al-Saddik

The pyramids of Egypt have fired the imagination of people all through the different ages. The Ancient Egyptians have used them as symbols of eternity for more than one thousand, five hundred years and the Greeks have defined the Great Pyramid of Cheops as one of the Seven Wonders of the World. As for Roman architecture, a great many of the structures are pyramidal in shape. Contemporary archeologists are searching for the secrets of their structure and science and as Dr. Ahmed Kadry, former Head of The Egyptian Department of Antiquities stated, they search beyond natural sciences into the metaphysical realm. This may be a reflection of the lack of scientific research on the pyramids, specifically Cheops' in spite of the great progress that Egyptology has attained since the early decades of the past century. The quest for more knowledge about the only remaining wonder of the ancient world lies both in the field of architecture as well as Egyptology. The largest pyramid in Giza is also known as Cheops' Horizon

and is the most complex in structure, technique, fine planning and proportions.

It is, therefore, not strange that this pyramid is a target for study and more understanding of this great human achievement.

The Great Pyramid was built during the reign of King Cheops circa 2551-2528 B.C (some references state between 2604 and 2554 B.C). He was



the second king of the fourth Dynasty in the Old Kingdom and chose the site of the western plateau north of Menf, the capital of Egypt at the time, facing the valley and close to the Nile to facilitate moving the stones onto the plateau. The King himself supervised the building of his last palace. It was built over an area of 13 feddans, each side approximately 230 meters in length almost facing the four cardinal points. Its original height was 146,50 meters but, at present, 137 meters. Scientists estimate the number of stones used to build it to be around two million, three hundred thousand stones each weighing two and a half tons. Its core is of rock and the interior stones were taken from the plateau; as for the stones of its outer covering, they were of fine limestone quarried in Torra on the eastern bank of the Nile. The latter were re-

يسار: تمثال من العاج إرتفاعه ٧,٥ سم
للملك خوفو - من حفائر أبيدوس -
المتحف المصري

Left: This 7,5 cm tall ivory statuette of Khufu comes from Abidos -
The Egyptian Museum

جراف تسيلن فى مصر

بحث للمهندس / صلاح الدين محمود حلمى

وعند بناء منطاد هندنبرج عام ١٩٣٦ كان أضخم منطاد فى حينه وقد لقى نهاية مُفجعة عام ١٩٣٧.^(١)

(١) بنى منطاد هندنبرج LZ 129 فى مارس ١٩٣٦ ومنذ بنائه لم يتم حتى الآن بناء أى منطاد يفوقه ضخامة. وقد احترق المنطاد فى شهر مايو سنة ١٩٣٧ بعد خدمة أربعة عشر شهراً فقط قام خلالها بثلاثة وستون رحلة جوية قاطعاً خلالها مسافات مجموعها ٣٤٠ ألف كيلومتراً ناقلاً عدداً من المسافرين بلغ ٣٠ ألف مسافر. كان طول المنطاد ٢٤٥ متراً وقطره حوالى ٤٧ متراً. أما سعة أكياس غاز الهيدروجين فكانت ٢٠٠ ألف متر مكعب. طار من ألمانيا متجهاً إلى الولايات المتحدة فى رحلته الأخيرة قاطعاً خلال ١١٢ ساعة طيران مسافة ٩٩٦١ كيلومتراً وصل يوم ٦ مايو سنة ١٩٣٧. عند محاولته الهبوط فى Lake Hurst بنىو جيرسى جنوب نيويورك بحوالى ٤٠ كيلومتراً إشتعلت فيه النيران فجأة. وقد قُتل فى الحادث ٣٥ شخصاً وأنقذ ١٢ شخصاً. وكان يوم حداد لدى الشعب الألمانى الذى اعتبر هذا المنطاد بالذات رمزاً وطنياً كبيراً لألمانيا.

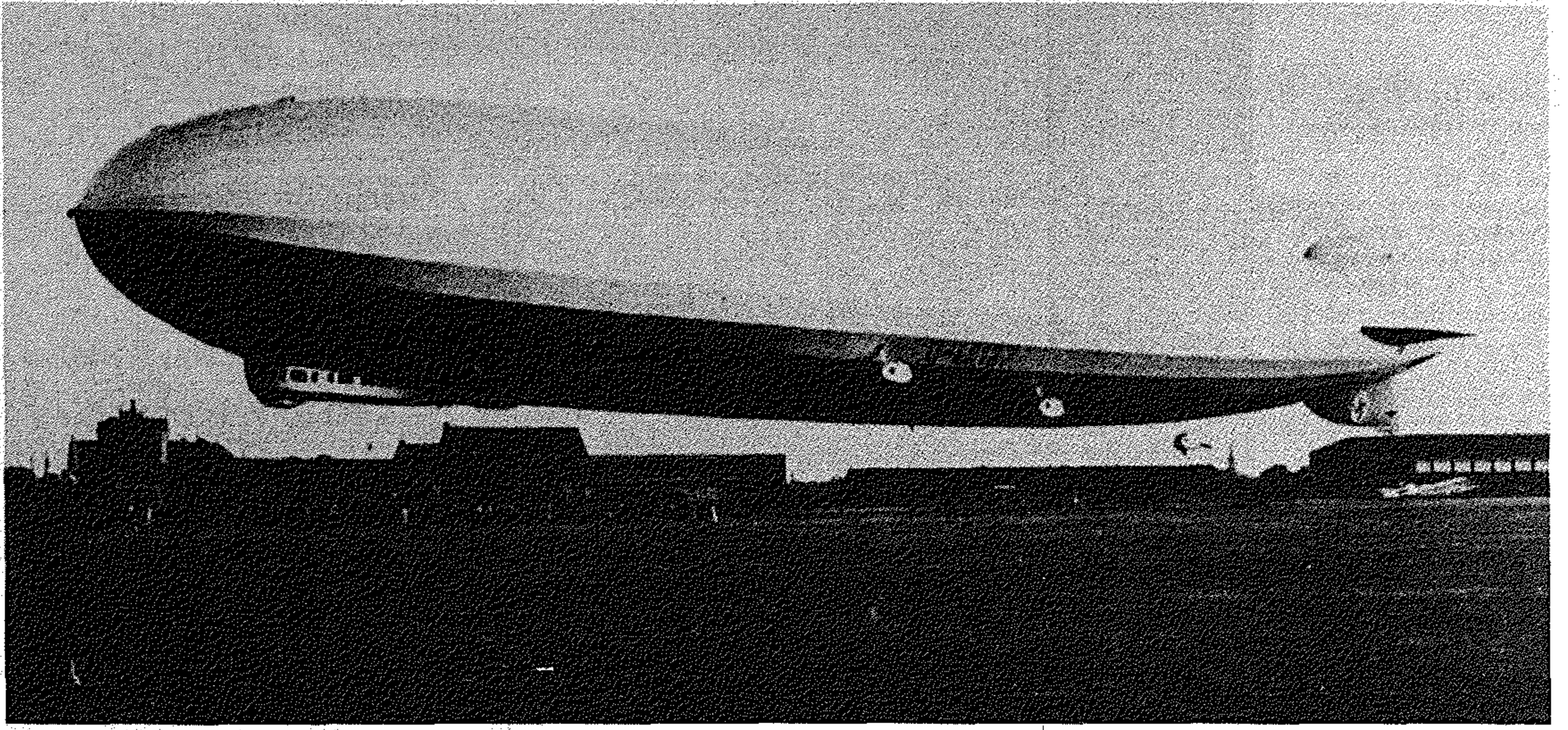
ويلاحظ أن مأساة هذا المنطاد الجوية تُناظر المأساة الدرامية للباخرة تيتانيك (مع فارق عدد الضحايا) وبين الحادثتين ربع قرن من الزمان. أشاع البعض أن الحريق كان من تدبير المخابرات البريطانية النشطة للنيل من سمعة ألمانيا الهتلرية وقتها رغم عدم وجود حالة حرب بين الدولتين.

والتصميمات بهدف الإستخدامات العسكرية والنقل المدنى. وكان منطادى هندنبرج LZ 129 وجراف تسيلن LZ 127 المخصصين للنقل المدنى أشهر منطادين فى العالم.

د. هوجو إهكنار - قبطان تسيلن
Dr. Hugo Eckener - Captain of Zeppelin

خلال سنوات الثلث الأول من القرن العشرين كان لدى ألمانيا أسطولاً عظيماً من المناطيد الجوية تفخر به وتحسدها عليه دول العالم الأخرى. لقد استطاع المهندسون الألمان خلال السنوات المذكورة بناء ١٣٠ منطاد مختلفة الأحجام





أما منطاد تسيلن موضوع المقال فقد بُنى عام ١٩٢٨ بحظائر بناء المناطيد فى فريدريكشهافن Friederickshaven بألمانيا وظل فى الخدمة إثني عشر عاماً حتى عام ١٩٤٠. خلال سنوات تشغيله بلغت رحلاته ٥٩٠ رحلة قطع خلالها مسافات يبلغ مجموعها ١.٦٩٠.٠٠٠ كيلومتراً نقل خلالها ٣٤ ألف راكب وعبر الأطلنطى ١٤٣ مرة.

يبلغ طول المنطاد ٢٣٦ متراً وقطره ٣٠ متراً تقريباً وسعة أكياس غاز الهيدروجين به ١٠٥ ألف متر مكعب (نصف كمية الغاز فى منطاد هندنبرج) ومدى طيرانه ١٠ آلاف كيلومتراً بدون توقف وحمولته ٦٠ طناً وسرعته ١٣٠ كيلومتراً فى الساعة.

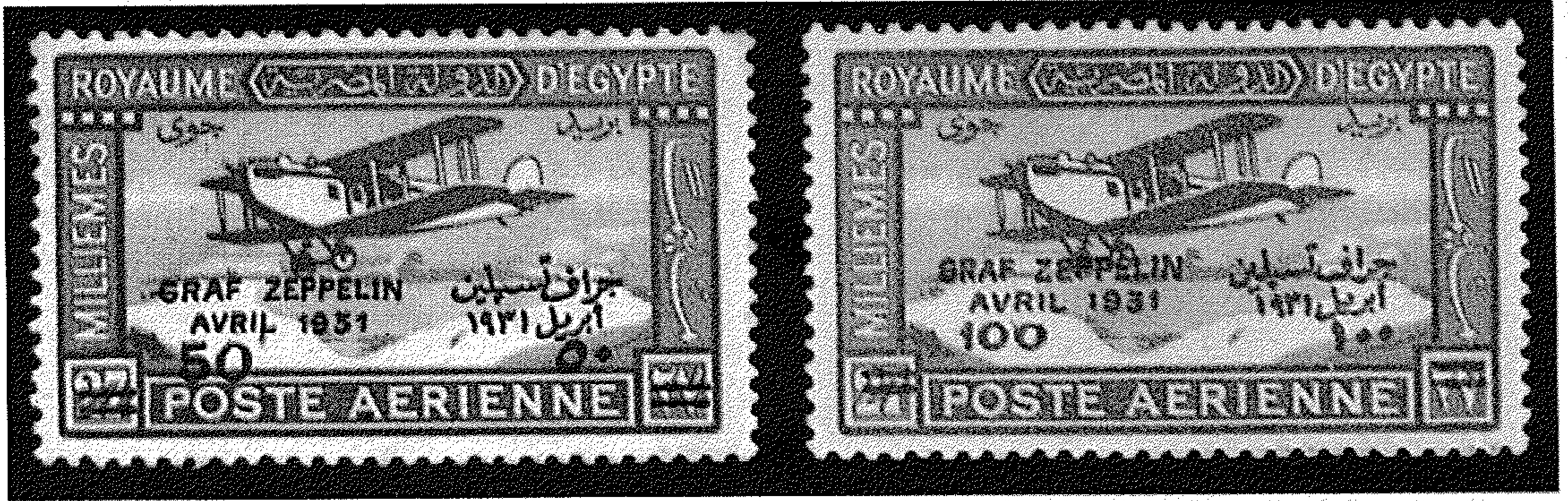
الرحلة

فى الساعة السادسة صباحاً ليوم الخميس التاسع من أبريل عام ١٩٣١ غادر المنطاد تسيلن ألمانيا بقيادة دكتور إكنر Dr. Eckener ومساعديه الملاحين وهم كابتن لهمان Lehmann والكابتن فلمنج Flemming والكابتن فون شيلر von Schiller والكابتن ويتمان Witteman والكابتن پروس Pruss. وبعد جميع أفراد هذا الطاقم من أكفأ ملاحى قيادة المناطيد فى العالم. كان على متن المنطاد خمس وعشرون راكباً بينهم بعض الشخصيات المعروفة مثل جراف شتاين تسيلن Graf Stein Zeppelin والكابتن روث Roth أمهر قباطنة المناطيد الإنجليز والصحفى

الألماني الشهير فون فيجاند von Viegand والصحفى المصرى محمود أبو الفتوح وغيرهم.

طار المنطاد فى اتجاه مرسيليا ومنها لعبور البحر الأبيض المتوسط فوق جزيرة كورسيكا حتى بنى غازى (ليبيا) وبعد سبع ساعات طيران من بنى غازى وصل الى سماء الإسكندرية وقام بعمل دورة واسعة فوقها. كانت جماهير الإسكندرية تحتشد فى الشوارع للتحية بعدها وصل لسماء القاهرة فى الخامسة مساءً الجمعة العاشر من أبريل سنة ١٩٣١.

قبلها بأيام كان لدى سكان القاهرة علماً برحلة المنطاد لذلك خرجت الجماهير إلى الشوارع لمشاهدته وقد دار دورتين فوق



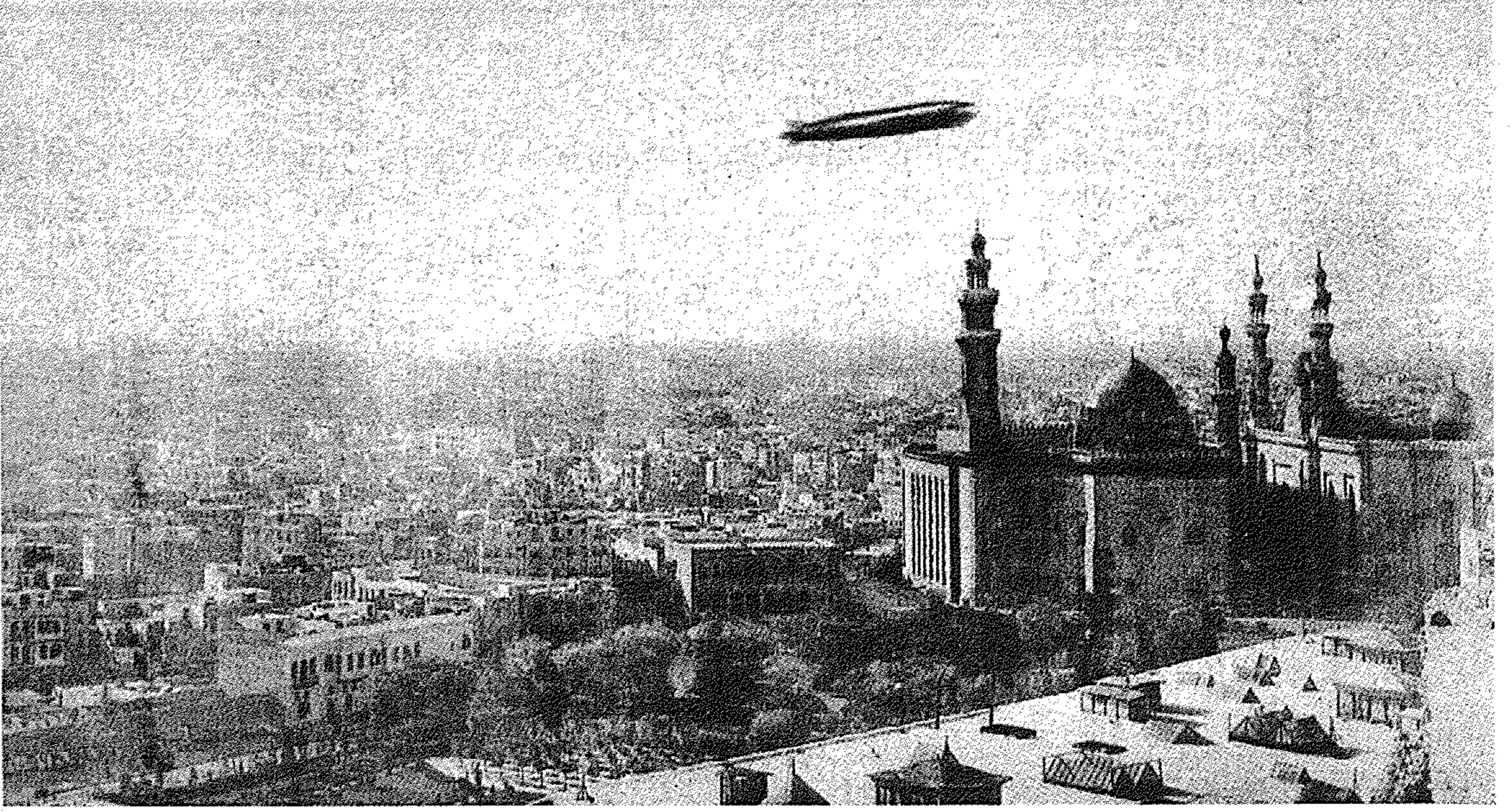
القاهرة ليتسنى لركابه مشاهدة الأهرام. بعدها بقليل حلّ الظلام فلم يهبط بل تابع رحلته جنوباً حتى الأقصر وأسوان طيلة ساعات الليل ثم قفل راجعاً الى القاهرة ووصلها فى السادسة من صباح اليوم التالى. السبت.

كانت حشود الجماهير تملأ شوارع هليوبوليس والمنطقة حول مطار الماظة وقدّر البعض أن العدد بلغ مائة ألف شخص. أمّا عند مطار الماظة حيث سيتم هبوط المنطاد فكان الدخول إلى المنطقة نظير دفع رسوم محددة. وكان وزير المواصلات المصرى توفيق باشا دوس قد سبق له أن طلب من وزارة الخارجية المصرية الإتصال بسلطات الطيران البريطانية للسماح للمنطاد بالهبوط فى مطار الماظة الذى كان خاضعاً لسيطرة البريطانيين. وعند المطار تم إعداد مساحات انتظار لعدد

خمسمائة سيارة تدفع رسوماً للانتظار. وأصدرت بعض الجهات الأهلية المختلفة بطاقات تذكارية لهذه المناسبة النادرة وقامت مصلحة البريد بالقاهرة بإصدار طوابع تذكارية نفذت كلها خلال يومين. كما كلفت الحكومة المصرية وزير المواصلات بالترحيب بطاقم ملاحى قيادة المنطاد عند وصولهم وقد دعى الى مائدة الإفطار معهم كبار رجال الوزارات المصرية ورجال السلك الدبلوماسى الأجنبى بالقاهرة.

منذ الساعة الرابعة فجراً (قبل وصول المنطاد بساعات) إستيقظ سكّان ضاحية هليوبوليس الهادئة على ضجيج تدفق السيارات من تاكسى وأوتوبيس وسيارات خاصة وموتوسيكلات وحناطير ودراجات. كانت الجماهير تتدافع بسرعة إلى مطار الماظة لمشاهدة هبوط المنطاد. ومن شدة الزحام وقف

الناس فوق السيارات ليتسنى لهم المشاهدة. وعندما وصل المنطاد كان قد تم إعداد فرقة من الجنود البريطانيين الأشداء للإمساك بحبال الشد لتثبيت المنطاد. كانت الجماهير المحتشدة تهتف عاش أكر Viva Eckener. وعند ملامسة المنطاد لأرضية المطار إندفع شلال هادر من البشر تجاه المنطاد لمشاهدة هذا الحوت الفضى Silver Whale الذى كانت تنعكس على سطحه الخارجى أشعة شمس الصباح الذهبية. لم يكن فى استطاعة رجال البوليس السيطرة على الجماهير المتحمسة بما اضطرهم لتفريق الجماهير باستعمال خرطوم المياه المعدة لتزويد المنطاد بالماء اللازم. وقد سجّل الصحفيون أن هذا الإستقبال الحماسى لم يحدث ما يماثله من المواطنين فى أى دولة زارها المنطاد حتى داخل ألمانيا نفسها.



منطاد زبلن يحلّق فى سماء القاهرة
Zeppelin in the skies of Cairo

بذلك يكون المنطاد قد قطع ذهاباً وإياباً مسافة ٩٦٠٠ كيلومتراً خلال ٩٦ ساعة طيران عبر خلالها ثلاثة قارّات وأربعة عشر دولة. بعدها صار من شاهد هبوطه فى القاهرة يزهو برؤيته للحدث الفريد الذى لم يتكرّر حتى الآن. ويحكى تفاصيله لمن لم تسعده الظروف بالمشاهدة.



العودة

بعد حوالى ساعة واحدة بدأت رحلة عودة المنطاد إلى ألمانيا (مساء السبت الموافق ١١ أبريل ١٩٣١). غادر المنطاد القاهرة فى اتجاه واحة سيوة ومنها اتجه لأوروبا. كان من المقرر أن يعبر سماء رومانيا لكن سوء الأحوال الجوية تسبّب فى تغيير مسار الرحلة ليكون فى اتجاه جزيرة كريت واليونان وقيينا بسبب تعليمات الحكومة الإيطالية بمنع عبوره عبر أجواء إيطاليا الفاشية. نهاية الرحلة كانت بالوصول إلى فريدريكسهافن بألمانيا فى الساعة السابعة صباح الإثنين الموافق الثالث عشر من مايو عام ١٩٣١.

بقى المنطاد جائماً على الأرض لفترة ليست طويلة بهدف تزويده بالوقود والماء وبعدها يتابع الرحلة إلى فلسطين. نزل من المنطاد نصف عدد ركّابه لمشاهدة معالم القاهرة لحين عودته من فلسطين. وعليه فقد تم إركاب عدد من الجنود يُعادل عدد الركّاب اللذين غادروه حفاظاً على الإتيان خلال الطيران. عاد المنطاد بعد إثنتى عشر ساعة من رحلته لفلسطين (دون الهبوط بها) إلى مطار الماطة مرة أخرى. فى هذه المرة كانت إدارة البوليس المصرى قد تعاونت مع رجال الجيش للحد من فوضى الجماهير عند الهبوط الأول للمنطاد لكن الجماهير كانت هذه المرة أكثر انضباطاً.

next day at 6 o'clock in the morning. Huge crowds were in the streets of Heliopolis and near Almaza Airport. Their number was estimated to be no less than 100 000 persons. For a fee, it was possible to enter the area where the Zeppelin was going to land. The Minister of Transportation, Tewfik Dasha Doss had asked the Egyptian Ministry of Foreign Affairs to contact the British Ministry for permission to land in Egypt as Almaza Airport at that time was under British jurisdiction. A parking area was prepared close to the airport that could accommodate 500 cars for a fee. Commemorative post cards and stamps were issued for the occasion and were sold out after two days. The Egyptian government asked the Minister of Transportation to receive the crew upon their arrival and at the breakfast reception, Egyptian potentates of the different ministries and some of the foreign Chargés d'Affaires were invited.

This tragedy compares to the sinking of the Titanic (with a difference in the number of victims). However, those two accidents are a quarter of a century apart. There was a rumour that the fire was started by the Brit-

ish Intelligence wanting to denigrate Hitler's Germany even though there was no war declared between them at the time.

Since four in the morning the inhabitants of Heliopolis were awakened by the noise of taxis, buses, private cars, motorcycles, bicycles and chariots. Everyone was hurrying towards the airport to see the Zeppelin. Some even stood on tops of the cars. Upon its arrival, a troop of British soldiers were ready with the ropes to anchor it and the people were cheering saying 'Vivat Ecken-er'. Once it landed, an avalanche of people approached to look at this Silver Whale with the golden sunrays shining on it. The police found it impossible to disperse this crowd, so, hosed the people down with the water that was intended for the Zeppelin. Journalists reported that this welcome was unprecedented even in Germany itself.

The Zeppelin remained grounded for a short time to replenish its supply of fuel and water before heading for Palestine. Half the passengers remained in Cairo and went sight seeing until it returned. In order to keep the balance, an equal number of soldiers boarded it.

Twelve hours later, without landing in Palestine, the Zeppelin returned and this time the police and the military combined their efforts to maintain order at the airport.

THE RETURN

Approximately an hour later, the Zeppelin took off for Germany (on Saturday 11th April 1931 in the evening). It flew in the direction of Siwa and then to Europe. Bad weather conditions forced a different itinerary: it could not fly over Romania, so it flew over Crete, Greece and Vienna instead, because the Italian government refused to grant permission for the flight over Fascist Italy. The final destination was Friederickshaven in Germany at 7.00am on Monday 13th May 1931. The round trip was 9600 kilometers covering 96 flying hours, over fourteen countries in three different continents. After that event, all those who saw it land in Cairo bragged in detail to those who did not, about something that never recurred until this day.



Graf Zeppelin In Egypt

Researched By Eng. Salah el Din Mahmoud Helmi

During the first third of the twentieth century Germany had a fleet of zeppelins that made her the envy of other nations. During these years, the German engineers were able to build 130 zeppelins of different sizes and designs for military and civilian purposes. The Hindenburg LZ 129 and the Graf Zeppelin LZ 127 were the most famous in the world for carrying passengers. The Hindenburg, built in 1936, was the largest in size and was tragically destroyed in 1937 (1).

As for the Zeppelin in question in this article, it was built in 1928 in the hangars of Friederickshaven in Germany and

was in use for twelve years, until 1940, having made 590 trips and flown a total distance of 1 690 000 kilometers and carried 34 thousand passengers and crossed the Atlantic 143 times.

It is 236 meters long and 30 meters wide. The hydrogen containers measured 105 thousand cubic meters (half the amount on the Hindberg). Its flying range was 10 thousand kilometers non-stop, at a speed of 130 kilometers and could carry up to 60 tons.

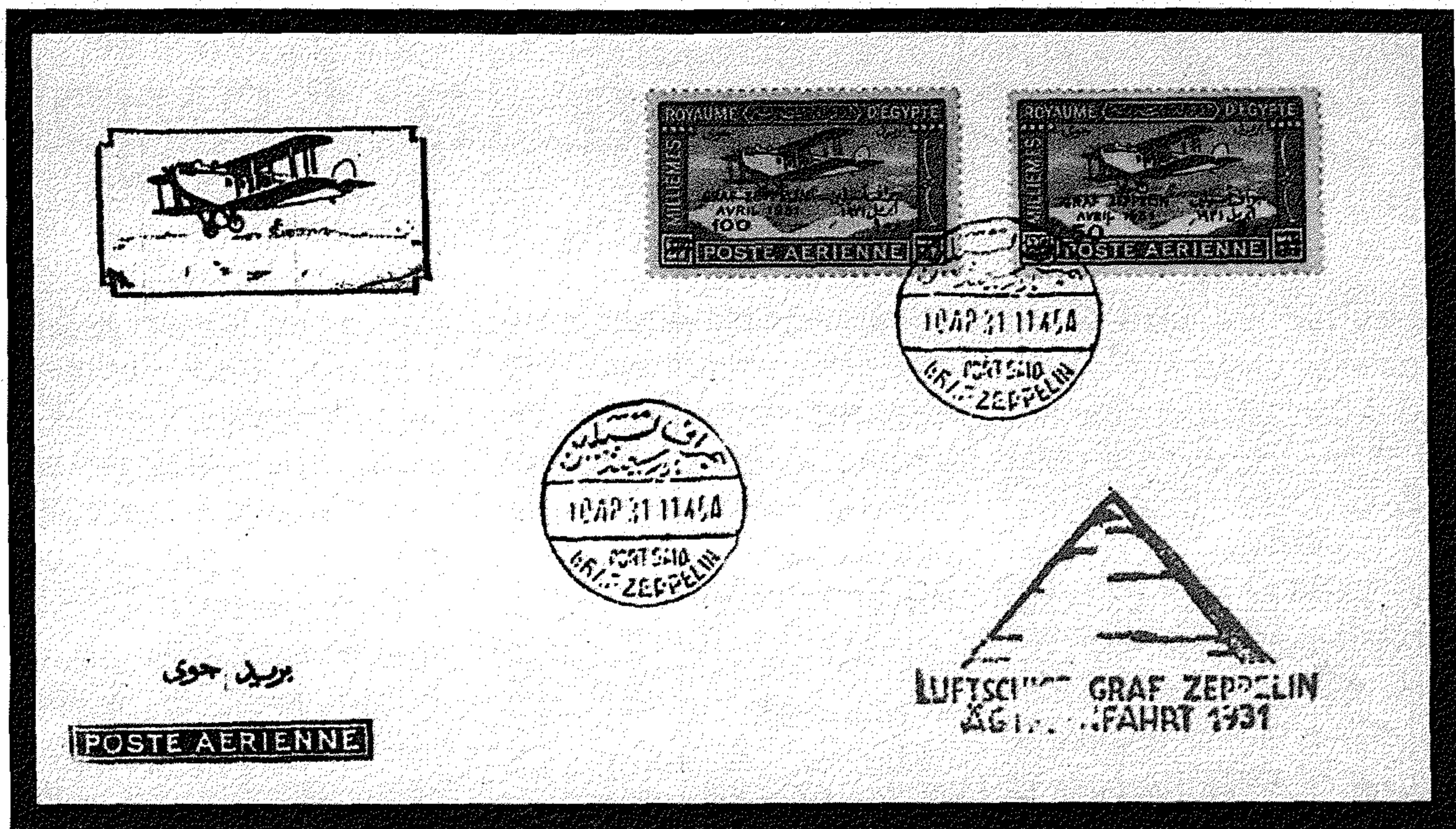
THE JOURNEY

At 6 o'clock in the morning of Thursday 9th April 1931 the Zeppelin left Germany

flown by Dr. Eckener and his assistants: Capt. Lehmann, Capt. Flemming, Capt. Von Schiller, Capt. Witteman and Capt. Pruss. They were considered the best zeppelin pilots in the world. The passengers were 25 in number; amongst them some well-known figures like Graf Stein Zeppelin, Capt. Roth the best British pilot, the famous German journalist, Von Viegand, and the Egyptian journalist, Mahmoud Aboul Fath. It headed towards Marseilles then across the Mediterranean over Corsica, Ben Chazy in Libya and seven hours later, over Alexandria. It circled over Alexandria where many people crowded the streets to watch it and arrived in Cairo on Friday 10th April 1931 at five o'clock in the evening.

The inhabitants of Cairo knew that it was arriving and went out onto the streets to watch. It circled Cairo twice so that the passengers could have a view of the pyramids. As it was getting dark, it proceeded towards Luxor and Aswan flying all through the night and returned to Cairo on the

(1) The Hindenburg was built in March 1936 and until today no other zeppelin was to compare to it in size. It burned in May 1937 after 14 months and 63 trips covering a distance of 340 kilometers and having carried 30 000 passengers. It was 245 meters long and 47 meters wide. The hydrogen containers were 200 000 cubic meters. It flew from Germany to the USA on its last trip making 9961 kilometers in 112 flying hours and arrived on 6th May, 1937. Upon landing in Lakehurst, New Jersey, 40 kilometers south of New York it suddenly caught fire. Thirty-five persons were killed and 62 were saved. This was a day of mourning for Germany as it considered this zeppelin a symbol of the country. This tragedy compares to the sinking of the Titanic (the difference being in the number of victims). However, those two accidents are a quarter of a century apart. There was a rumour that the fire was started by the British Intelligence wanting to denigrate Hitler's Germany even though war was not declared between them at the time.



to replace each passenger who disembarked in Cairo.

The farewell landing, after the return from Palestine, took place at sunset the same day. This time, Cairo's entire police department and military forces were on hand. After one hour, the saluted giant hovered in the golden evening sky of Egypt, and headed on course west over the Siwa Oasis in the Libyan desert. The original plan had been for a return via Rumania, but bad weather persuaded Dr. Eckener to change the route. Passengers were delighted with the route change, which would take them over Crete, Greece, Albania, Austria, and on to the Zeppelin base at Friedrichshafen, completing a circuitous voyage around

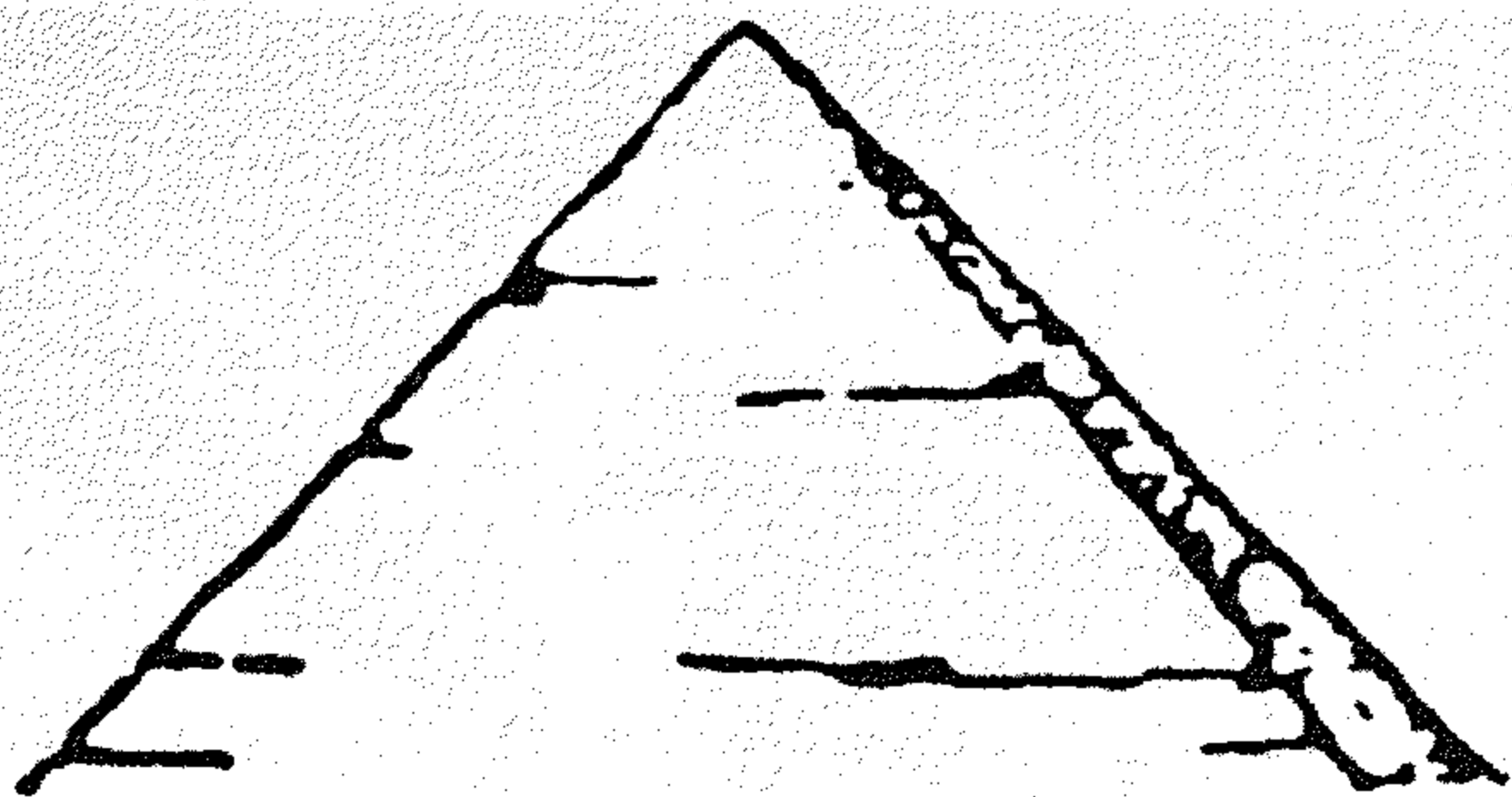
Italy. The diarist stated that the airship was forbidden to fly over Italy, and the passengers' cameras were collected again to prevent any chance of Italian-occupied territory being photographed.

By the time the airship landed, it had flown over three continents and fourteen countries, a distance of 5 596 miles in 96 hours. After a brief description of the homeward flight, and the passengers, who on the final night could

not bear to go to sleep, and thus miss Vienna's lights, the diarist ended with this tribute to Dr. Eckener: "He has the eye of a seaman... and there is an interesting feature in his face which displays an iron determination. But there is as well a huge friendliness and modesty in his behavior. His wife met him after the landing and he carried his own suitcase although hundreds of us would have liked to do it for him".

Ref: Catalogue of Egyptian Aerophilately





LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN ÄGYPTENFAHRT 1931

tickets were made available to the German colony. A lottery was therefore held. The Postal Administration issued Zeppelin stamps for cards in the value of 5 piasters (equivalent to 1 Reich Mark) and 10 piasters for letters. All stamps were sold after two days.

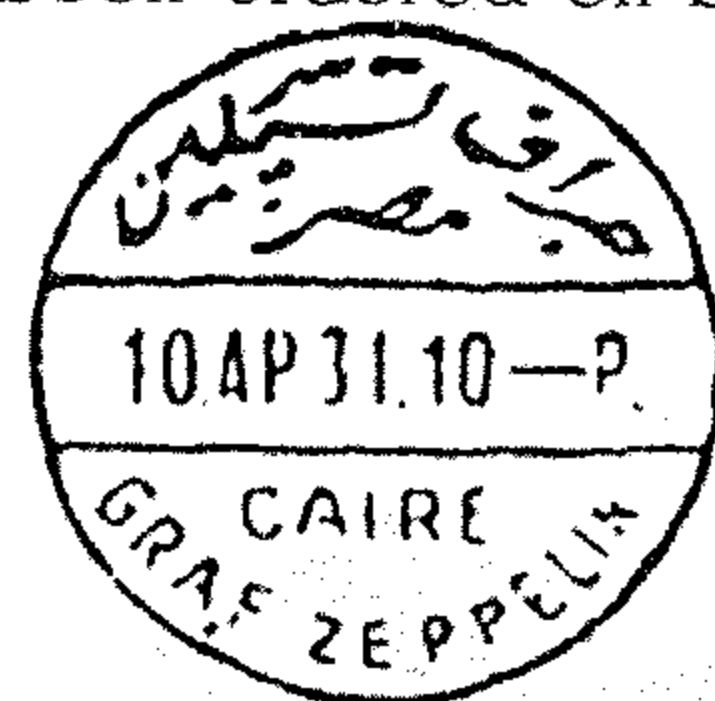
The European newspapers, namely *La Bourse Egyptienne* and the *Egyptian Mail*, as well as the Arabic papers, reported on the 9th of April that the airship would arrive two days later between 03:00 and 04:00 in the morning. But in order not to disturb the sleep of the population, it will go up the Nile to fly over the Pyramids, and land at Almaza at 06:00. To welcome Dr. Eckener and his crew, the Egyptian Minister of Transport invited, on behalf of his Government, the diplomatic corps and all ministers for a Saturday breakfast at 07:00.

The dispatch sent by Zeppelin mail dealt only with preparations for the airship's arrival, following which Dr. Ludwig Frank sent a detailed account of the actual landing: "Almaza of suburban Cairo was not prepared for the German airship's arrival until Saturday. Graf Zeppelin reached Cairo Friday afternoon, and made a long cruise to Upper Egypt, Luxor and Aswan before landing at 06:00 on Saturday.

"As of 04:00, every vehicle in Cairo, including taxis, buses, motorcycles and private cars were speeding through the streets to the landing ground, the noise was tremendous. By the time we reached the car park it was 05:30, and people were climbing all over the parked vehicles to get a sight of the landing field. Those without tickets were on the nearby sand hills, and Bedouins were watching on the backs of their camels.

Punctually at 06:00, the airship appeared through the clouds and navigated towards Heliopolis. A regiment of British soldiers held the ropes, and crowds applauded the welcoming ceremonies, while "Vivat Eckener!" could be heard. As soon as the journalists were permitted over the ropes, they ran to the airship and the crowd surged forward. Even the regiment of British troops could not stem the tide, and only the gondola was protected."

About half of the passengers disembarked in order to see Cairo, the airship was quickly refueled and rose again heading towards Palestine, which it reached exactly 12 hours later. Those who remained aboard went on a flight that took them over the Suez Canal, Gaza and Jerusalem, where the airship hovered with engines still for a few moments before beginning the return journey. Among the passengers for this "Palestine Roundtrip" were some British soldiers. As a simple way to keep the Graf "weighed off" soldiers had been ordered on board



82 miles per hour) and it would have been possible to land in Cairo that afternoon. However, Eckener preferred to keep to the schedule, despite the fact that the Graf Zeppelin was not to touch down in Egypt until the following morning. Meanwhile, the airship cruised through rain clouds, providing the passengers with a detour over Alexandria, where it was sheered by crowds of welcomers, then followed the Nile to Cairo, circling over the city twice before returning south to provide views of the Pyramids and Sphinx.

Following a spectacular sunset, the passengers admired the night skies and slept until the sun rose over the desert. The airship descended to the landing ground near Cairo, where an estimated 100,000 people awaited. The diarist timed the landing at 07:20 a.m., representing the time confusion which often appears in reports of early international flights. Official landing time was logged at 5:15, which was presumably Central European Time. Local ground time would be one hour later, i.e., 6:15 a.m. There is no immediate explanation for the additional hour in the diarist's account; one might postulate the simple human



فردناند فون زپلن

Ferdinand Graf von Zeppelin

error of setting a watch ahead one hour instead of behind, which happens even in these modern days of seasoned jet travelers!

The Minister of Transport Tewfik Doss Pasha agreed to permit the visit of the German airship and conferred with the Foreign Ministry and the German

Embassy. The Minister received assurances from the British Air Marines in Heliopolis that help would be provided at the Almaza airfield just north of Heliopolis. The car park near the landing ground was marked for 500 cars, and tickets were allotted to clubs, ministries, etc. Only 30

LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN EGYPTENFAHRT 1931

VISIT OF GRAF ZEPPELIN TO EGYPT

From 1866, The Khedivial Post (Royal Albums of Egypt)

The German airship "Graf Zeppelin" flew to Cairo on the 9th of April 1931 and was back home four days later, having landed twice. Historically, the flight was neglected. Attention instead was given to the dramatic "triangle" flight to North and South America in 1930 and the Polar Flight that was to take place in July 1931.

For the philatelist, the Egypt Flight (Agypten Fahrt) provides overprinted Egyptian adhesives (some with plate errors), a special Zeppelin pictorial cachet, and four Egyptian cancellations, one of which is a great rarity of Zeppelin mail.

Under the command of Dr. Eckener, the Graf Zeppelin left Friedrichshafen on Thursday, 9th of April for the announced Egypt flight at 06:08 with 25 passengers on board, among them Graf (Count) Brandenstwin-Zeppelin, Captain R. Roth, Commander of the British airship R100, the well known journalist Karl von Wiegand, and the British military attaché in Berlin, Major Cossage. If weather permitted the scheduled route was to be down the

Rhone and over Marseille, Corsica, Rome, Naples, Crete, Alexandria and to arrive in Cairo on Saturday about 08:00 a.m.. After an exchange of passengers, the airship was to make a round-trip over Egypt and Palestine with several Egyptian princes on board. On Saturday night, the airship was to depart for Friedrichshafen where it was expected to arrive on Monday morning.

On the 10th of April, the Hamburg-America Line reported that the airship was over Benghazi, en route to Tripoli and Cairo. It flew at great speed and was to reach Egypt on Friday afternoon. The Graf Zeppelin flew over Sallum and was soon to be in Alexandria about 400 kms away.

A passenger of the flight wrote: "On the evening before the flight, we arrived at the Kurgarten Hotel in Friedrichshafen where the passengers assembled. A representative of the Hapag Company met us, and arranged our tickets and baggage. At 4:30 a.m., on the morning of the flight, the passengers boarded the

awaiting bus. As clear skies provided an excellent view of the landscape, passengers were disappointed when Captain von Schiller announced that, due to French Government orders, all cameras would have to be given up."

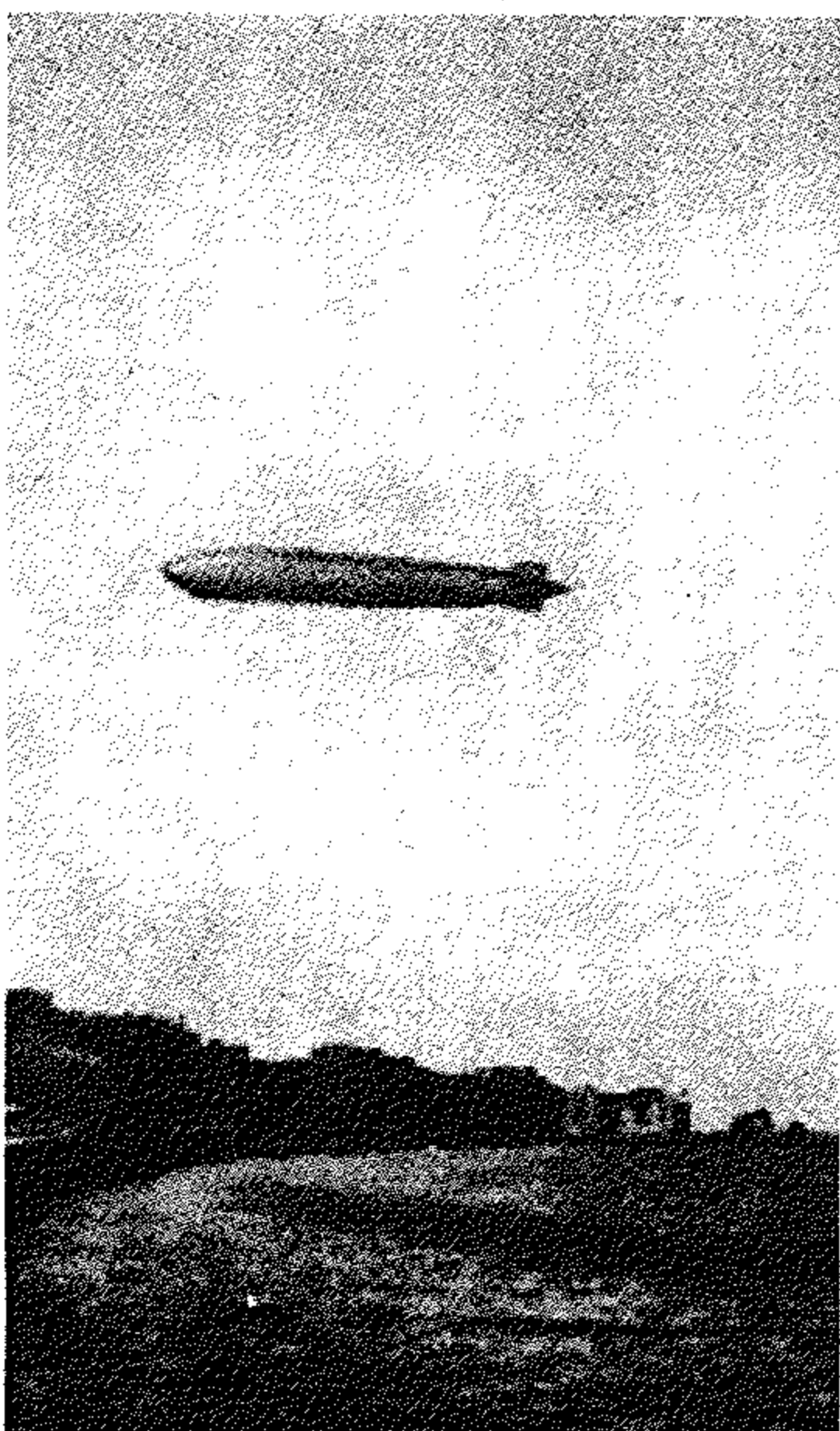
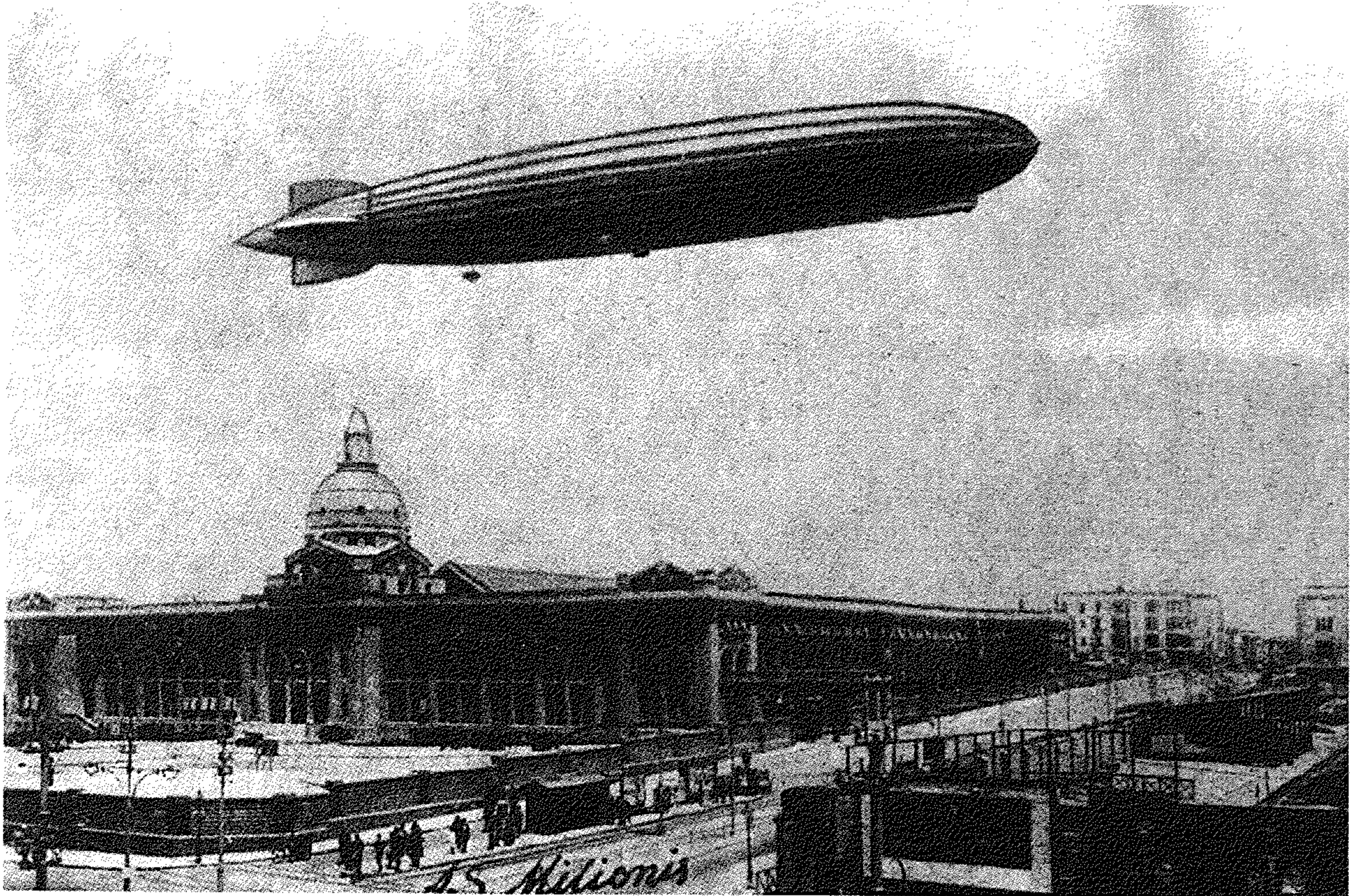
The anonymous diarist spent most of the morning watching the landscape pass below him until at 01:00 p.m. a magnificent lunch of soup, fresh salmon, beef tenderloin, salad and dessert was served.

The passengers included 11 Swiss, 3 Spaniards, 2 Englishmen, an Egyptian (Mahmoud Abul Fat'h representing his country's press), as well as Germans. Abdul Fat'h and Karl Wiegand, the German journalist, had been fellow passengers on the airship's Orient Flight in 1929. The next morning, the passengers awoke at dawn to see the coast of Africa below them. The official account of the flight revealed that the airship had by that time crossed the large harbor city of Benghazi, which some passengers excitedly mistook for Alexandria, Egypt.

The ship's airspeed was at that moment 130 km/h (about

فلتنعم مصر بزيارة جراف تسيلن التاريخية

اللطائف المصورة في ٢٠ أبريل ١٩٣١



أعلى: صورة للمنطاد في جو الإسكندرية تمثله مُحَلَقاً فوق كلية القديس مرقس بالشاطبي.

يسار: المنطاد مُحَلَقاً فوق قلعة "قايتباي" بالميناء الشرقية.

يمين: الدكتور إكندر قائد المنطاد العظيم كما صورته صاحب اللطائف صباح يوم السبت في ١١ إبريل الجاري في مطار المازة عند نزوله من المنطاد.

Above: Zeppelin flying over St. Mark's College, Shatbi, Alexandria.

Left: Zeppelin flying over Kayetbay Castle and the East Port.

Right: Dr. Eckener as photographed upon his arrival on 11th April at Almaza, Cairo.



EGYPT REJOICES WITH THE HISTORIC VISIT OF THE GRAF ZEPPELIN

El Lata'ef Al Moussawarra 20th April, 1931



لجريدة الأهرام الغراء أن تفخر بما بذلته من الجهود الصحافي العظيم في رحلة "جراف تسيلن" لكي توفف المصريين وقرءاء العربية عامة على تفاصيل هذه الرحلة الجوية ودقائقها وللصحافيين أن يفاخروا بها وبزميلهم الأديب الأستاذ محمود أبو الفتح الذي رافق المنطاد في رحلته من ألمانيا إلى مصر ووافى جريدته بأخبارها ساعة فساعة. وليست هذه رحلة الزميل الأولى في المنطاد فيذكر القراء أنه كان من ركابه في رحلته السابقة التي قام بها منذ عامين إلى الشرق ولم تسمح السلطات إذ ذاك له بزيارة مصر.

يسار: الصحافي المقدم الأستاذ محمود أبو الفتح والكابتن فون شيلر أحد كبار ضباط المنطاد واقفين إلى جانبه في فريدريكسهاغن بألمانيا.

أسفل: المنطاد العجيب محلقاً فوق رؤوس الجماهير المحتشدة على تلال الرمل المطلّة على مطار الماظه للتفرّج عليه وختينه.

MR. ABOUL FATH AND THE ZEPPELIN.

The prestigious paper, Al Ahram should be proud of the journalistic effort it has made to report to Arabic speaking readers the details of the trip. The journalists should be proud of their paper and Mr. Aboul Fath who was on board from Germany to Egypt and relayed the news on an hourly basis. This is not his first trip aboard the zeppelin and the readers can remember that he was one of the passengers on the zeppelin heading for the East two years ago but it was not granted permission to land in Egypt.

Left: Mr. Aboul Fat'h of Al Ahram Daily and Captain von Schiller, a senior officer of the Zeppelin, in Friedrichshaven, Germany.

Below: The zeppelin hovering above the heads of the crowd at Almaza Airport.



حديثي القصير مع العم أكنر - بطل جراف تسيلن

لصاحب اللطائف المصوّرة

ولكن يظهر أن ذلك اليوم يوم
الطيران قد طير من
ذاكرته هذه الحقائق...؟!

ورغم جفاف وجه

أحد كبار رجال

البوليس

الإنجليز

المطربشين

وصدّه لى

وللأستاذ عبد

الحميد حمدي

وللأستاذ محمد

الكلزة وغيرنا من

الصحافيين مع أن

زملاء لنا سبقونا إلى

تخطى ذلك الحبل المشدود- خط

الحدود.

أقول... رغم هذا كله لم أعدم

حيلة -والصحافى هو الذى

لايعدم حيلة- من الوصول قبل

غيرى من الصحافيين وغير

الصحافيين إلى ذلك المنطاد

الرابض كالحوت الطويل أو الطود

الراسخ فوق الرمال المصرية فى

ميدان الطيران بالمأظفة فى مصر

الجديدة صباح يوم ١١ إبريل الجارى.

إذا كان القارئ الأديب ينتظر

منى حديثاً كأحاديث

الصحف والمجلات

فأخشى أن

يخيب أمله وأن

أعوذ

«مكسوفاً»

أمامه فأرجو

أن يتذكّر

ملاحظتى

هذه.

رغم تعنّت

الأديب المتعلّم فى

أوروبا... بل الطيار

الأسبق «السيور»... بل

الموظف الحكومى المستجد،

الشاب الأنيق رشدى أفندى، الذى

رفض فجر ذلك اليوم -يوم

السبت- الذى رسا فيه المنطاد فى

المأظفة -بشئ من الكبرياء

والعظّمة أن يسمح لى بتخطى

الحبل المشدود -أو خط الحدود- مع

تعريفى له بشخصى ومهمّتى

الصحافية وبأنى أنوب عن... عن

عشرات الألوف من قراء مجلّتى

فى مصر والسودان وسوريا

الدكتور أكنر واقفاً فى مطار المأظفة
بين معالى سعيد ذو الفقار باشا
ومعالى توفيق دوس باشا.

Dr. Eckener at Almaza Airfield,
standing between H.E. Saïd Zulfikar
Pasha and H.E. Tawfik Dos Pasha

وفلسطين والعراق والحجاز

ومراكش وتونس و... -وقد يذكّر

حضرتة لمجلّتى خدمة أو خدمات

أدتها له من صور نشرتها أو مديح

كالتة أو أقوال حسنة أثبتتها-



الدكتور أكنر يصدر التعليمات لرجاله
فى مطار الماظه.

Dr. Eckener giving ordering his
men at Almaza Airfield.

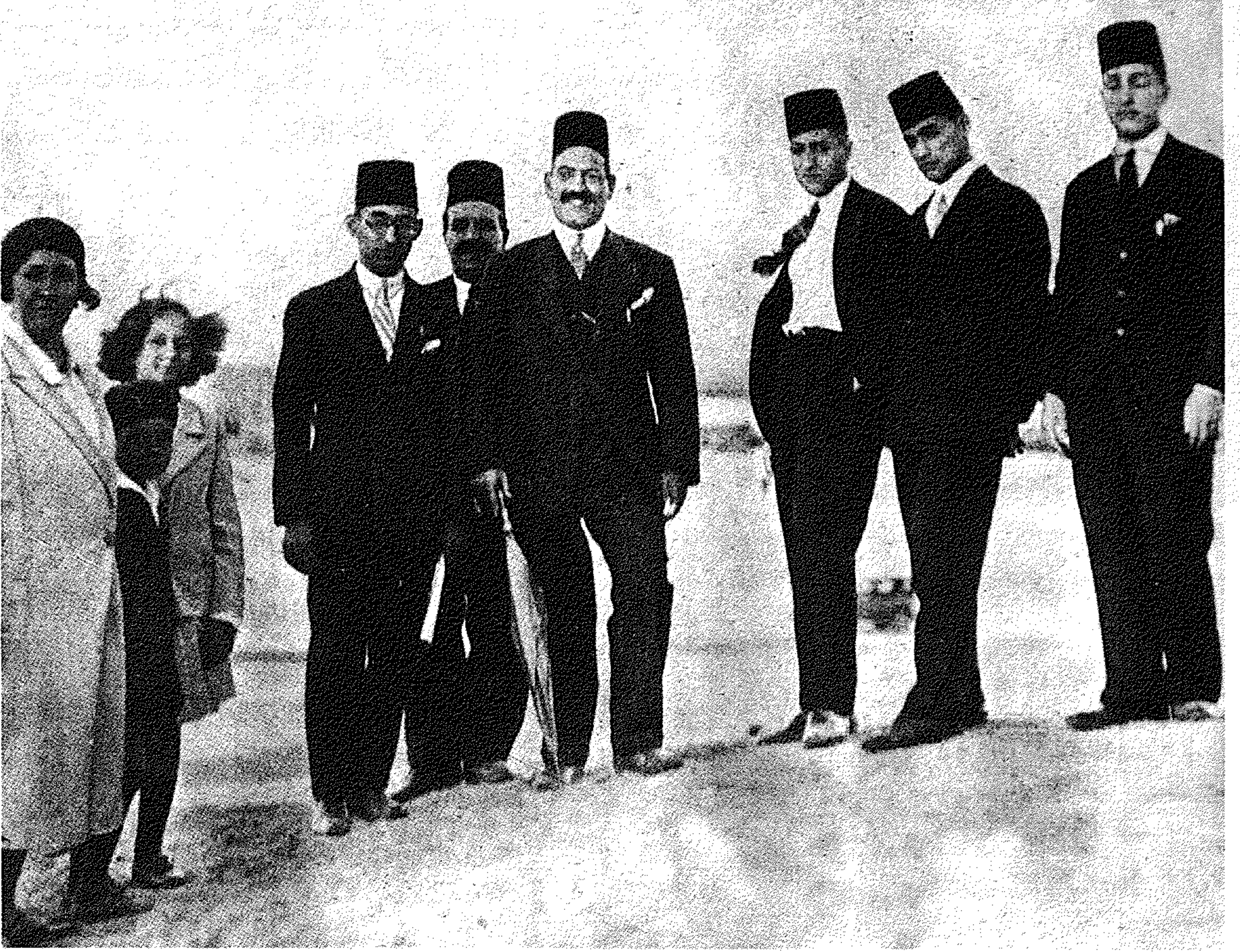
واتفاقاً مثل الرئيس روزفلت
الشهير واللورد كتشنر (قبل أن
يُصبح مُعتمداً لبريطانيا فى
مصر) والمستر بريان المرشح
لرئاسة الولايات المتحدة واللورد نور
ثكلف رحمهم الله والدوق أوف
كنوت عم جلاله ملك الإنجليز.
وتكلمت قليلاً مع كل منهم
وأخذت وأعطيت. ولكننى لا أذكر
أننى شعرت وأنا مع أى واحد
منهم بذلك الشعور الذى سادنى
عندما دنوت من الدكتور أكنر تحت
ظل بالونه الفضى الهائل الحجم
الذى كان يُخيم علينا صباح ذلك
اليوم المشهود- ذلك اليوم الذى لا
أنساه كما أن مئات بل ألوفاً من
سكان مصر سوف لا ينسونه
مثلى.

ولم أتعب كثيراً فى البحث على
الدكتور "أكنر" لأنه طويل القامة
وقد عرفت ملامح وجهه
وتقاطيعها من صورته الكثيرة التى
نشرت لها فى مجلتي وكان جنابه
واقفاً بجوار سلم المركبة لما لحته
وما كدت أتأكد من شخصيته
حتى إتقدت فى صدرى حماسة
عظيمة وشعرت نحوه بعاطفة
حُب وإحترام شديدين. فتقدمت
من هذا الشيخ الجليل واستأذنته
بالإنجليزية قائلاً بصوت مرتفع
سمعه الحاضرون "سيدى إسمح
لى بأن أقبل يدك الكريمة" وفعلاً
تناولت يده ولثمتها. فاندھش من
عملى وابتدته قائلاً "أنت بطلنا
العظيم وأنت بطل هذه الساعة"
فهش لى وشكرنى وسلط على
نظرة حادة من عينيه الصغيرتين
الزرقاويتين الصافيتين وهما
كعينى النسر ولكنهما تعكسان
من صفائهما شعاعاً هو شعاع
تلك العقلية والعبقرية اللتين
يخرق بهما أعماق القلوب كما
يخرق طبقات الجو والأفلاك وما
وراء الأفلاك.

لقد صافحت من قبل بعض
العظماء من رجال العالم من أتاح
لى الحظ أن ألتقى بهم صدفةً

وكننت. على ما أرجح. أول صحافى
صافح الأستاذ الجرى المقدم
محمود أبو الفتح عند نزوله من
المنطاد. وقد لمحت على وجهه
المتعب آثار السهر والسفر وبعض
البقع الصفراء وأظنها طلاء من
المرهم ووضعه على قشْف فى
خديّه. أقبلت على الزميل الجرى
فى ظل ذلك الجبار الهوائى الهائل
وقلبى يطفح إغتياباً وسروراً
وصافحته بحرارة وهناته بسلامته
وأعربت له عن تقديرى لمجازفته
 وإقدامه ومجهوده الصحافى الذى
رفع إسم مصر المحبوبة وعلمها
الكريم وصحافتها الراقية.
والحقيقة إننى أكبرت مقامات به
الأهرام من حسن الدعاية لمصر.
ولا غرو أن يأتينا الأستاذ أبو الفتح
بهذا الفتح العظيم فى عالم
الطيران. أفليس هو الملقب بأبى
الفتح...؟

وأسرعت أتبين وجوه الذين أحاطوا
بالبالون من غير الجنود الإنجليز
لابسى الخاكى الذين كانوا
مُسكين بتلابيب المركبة بأسفل
البالون ليمنعوه من الإفلات كما
وقف زملاؤهم زرافات زرافات
مُسكين من جانبى المنطاد بحبال
مربوطة إلى جرمه الهائل.



صاحب الدولة مصطفى النحاس باشا واقفاً مع أجال شقيقته وغيرهم خارج مطار ألماتة للتفرُّج على المنطاد عند عودته من فلسطين وقد أثر دولته الوقوف مع الجماهير فوق التلال المحيطة بالمنطاد على الدخول إليه كسائر المدعوين

H.E. The Egyptian Prime Minister Mostafa El-Nahhass Dasha standing with his nephews and others outside the Al-maza Airfield watching the Balloon coming back from Palestine. H.E. has preferred to be among the people on the hills surrounding the area rather than entering the airfield with the invitees.

وقد تكرر قصور رجال الحكومة تجاه مندوبى الصحف المصورة وغير المصورة فى ظروف سابقة ماثلة لهذه. ولا أعلم متى يُلهم الله الذين بيدهم الحل والعقد أن يدركوا ما عليهم نحو أفراد معدودين يسعون لتأدية مهمتهم فلا يجدون إلا كل تضيق و"معاكسة".

منعوا مصورى مجلتي من الإلتفاف من وراء المنطاد فى ذلك السهل الفسيح ليصوروه حيث أن النور واقع عليه من الجهة التى تظهر بها أجزاءه. ولما طلبت من معالى دوس باشا مساعدتنا فى الأمر ليسهل على المصورين مهمتهم تبسّم لى بلطفه المعهود وقال "عليك بالبوليس"...

وكنيت فى الحقيقة غير متوقع أن أتسقط حديثاً من جنابه. بل كان جل مرادى أن أصطاد بعض الصور بفوتوجرافيتى الصغيرة لأثبتها فى مجلتي إكراماً لقرائها. وذلك لأن منظمى حفلة إستقبال البالون أغفلوا -سامحهم الله- مقام الصحافة المصورة كما أغفلوا حق الصحافة إجمالاً فقد

وهكذا كانت مهمتي أن أصوّر بعض الصور خوفاً من أن يطير البالون ثانيةً وتطير الفرصة معه. على أن النور كان آتياً من وراء مدخل المركبة والناس في هرج ومرج كأن تأثير مشاهدة هذا التنين الهوائي الهائل عن قرب قد ألقى في النفوس شيئاً من الرهبة والروعة والخوف أو الوجل. وكان جرمه الإسطوانى الكروى المضلّع السطوح ذو الشكل الجميل يظهر للواقفين تحته وفي ظله كأن لا آخر له. وكان هذا الجرم يحجب نور الشمس ويمنع التصوير السريع وقد بدا الواقفون بجواره وتحته كالأقزام والحشرات فتضاءلت حجومهم. وكأنى بأبن آدم قد ظهر ضعفه أمام عظمة صناعته ومقدرتها وعبقريته عقله وعلمه. بل كأنى فى تلك البرهة الرهيبة أرى البشر أدمغة وعقولاَ درجات درجات وقد سَمَا من بينها ذلك العقل الجبار الكبير الذى حمله الدكتور أكنر... أكنر الواقف على قيد خطوات متنا... رسول السماء الذى هبط فى الفجر مع الشروق وسيصعد إلى السماء مع غروب الشمس ويصبح أثراً بعد عين....!

كنت أفكر بسرعة، نارة بأعجوبة المنطاد، وتارة بالنابغة أكنر. ومر بخاطري فشلى فى الحصول على صور مناسبة للمجلة. فقلت لعللى أفوز بكلمتين مع هذا العظيم أعوض بهما من فشلى فى تصوير منطاده.

وعلمت فى تلك الأثناء أن دولة صدقى باشا رئيس

الوزراء جاء وصعد إلى مركبة البالون متفرجاً وذلك بينما كان الدكتور أكنر بعيداً يعاين عملية تخزين الماء والبنزين فى مؤخرة المنطاد تحت جرمه من دون أن يعرف شخصيته أحد الموجودين فأسرعت نحوه وهو منفرد. وما أن لحنى حتى عرفنى فأعارنى أذنه. والظاهر أن به شيئاً من ثقل السمع. فقلت له ياسيدى الدكتور هل تعلم أن مصرياً عظيماً قد دخل إلى مركبة المنطاد الآن وسأل عنك؟ أجاب الدكتور ومن هو؟ قلت دولة رئيس وزراء الحكومة المصرية - فقال سأحضر حالاً لمقابلته عند فراغى من الإشراف على هذا العمل الذى يستدعى انتباهى الآن إذ لا يخفى عليك أن الوقت قصير ومحدود...

منظر الجموع المحتشدة حول مركبة المنطاد "تسبلن" بعد أن رسا فى مطار الماطة ويرى فى المقدمة الأستاذ محمود أبو الفتوح مندوب جريدة الأهرام الذى رافق المنطاد فى رحلته من ألمانيا إلى مصر وعن يمينه جبرائيل نقلا بك صاحب الأهرام فسعادة محمود فهمى القيسى باشا وكيل وزارة الداخلية وقد صور هذه الصورة صاحب المجلة من نافذة مركبة المنطاد ولسوء الحظ لم يكن النور ملائماً للتصوير فلم تجئ واضحة كل الوضوح.

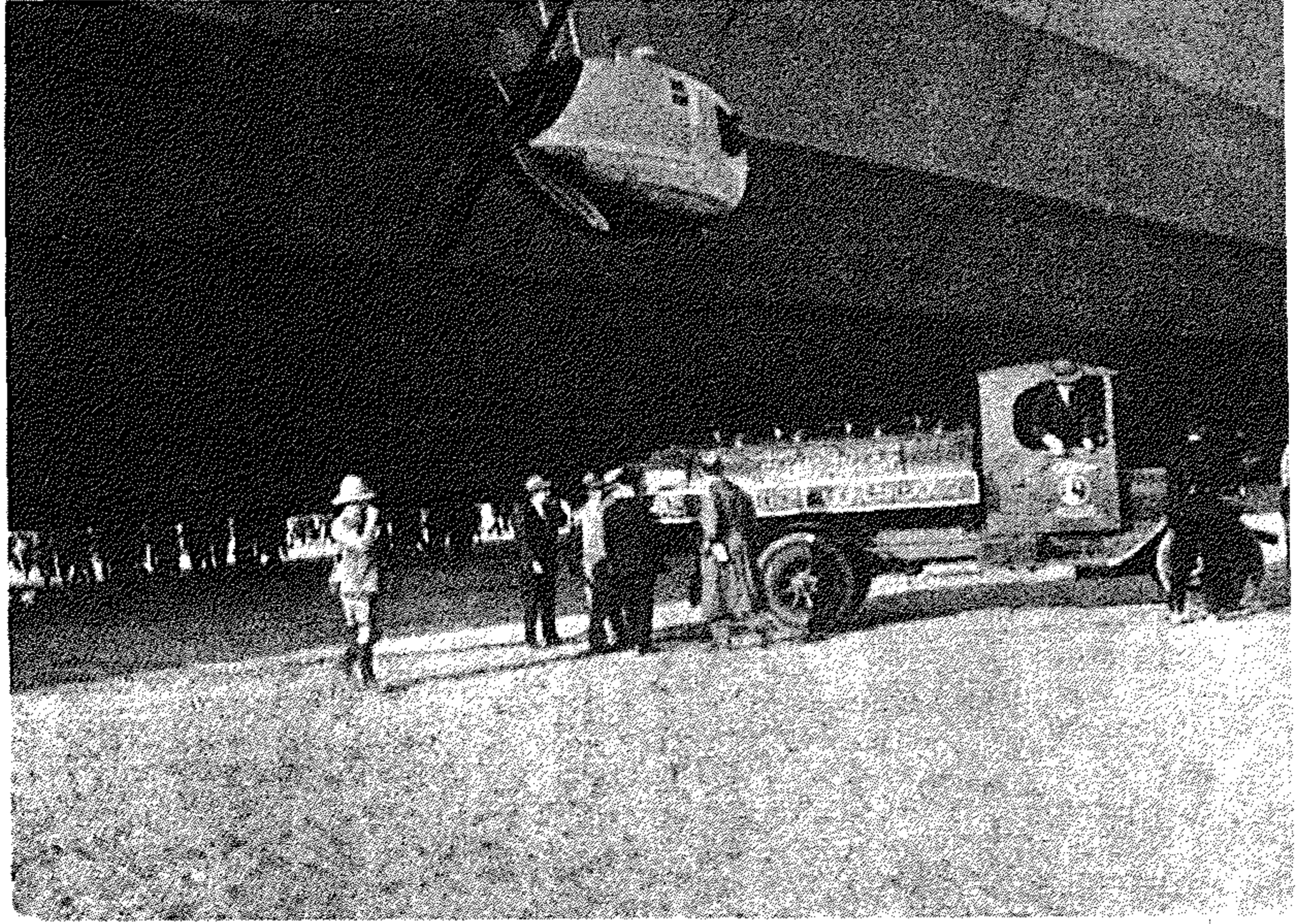
The crowd surrounding the Balloon after landing in Almaza Airfield. In the foreground is Mr. Mahmoud Aboul Fat'h the Al-Ahram Daily representative who was on the craft from Germany to Egypt. On his right is Mr. G. Takla Bey owner of Al-Ahram and Mr. Mahmoud F. El-Kissy Dasha, under secretary of the internal affairs.

ثم قال: لقد تعرّفت بوزيرين منذ رسا المنطاد منذ دقائق. قلت نعم هما وزير المواصلات ووزير الأشغال أجاب أجل وأنا مسرور وشاكر لحسن هذا الترحيب بنا والحفاوة العظيمة

نظرة الحاد فى ثم ملتفتاً نحو الأفق:
لم تكن الرحلة مريحة... فقد لاقينا
بعض المشاق... أجل أعترضتنا مشاق
غير قليلة. وقد قال ذلك على مهل
هازاً رأسه زيادة فى التشديد فقلت
ومتى تؤملون أن تصلوا إلى وطنكم.
أجاب بعد غد إذا تم كل شئ طبق
المرغوب.

وفى تلك اللحظة إقترب منا جناب
المستر لند الموظف فى شركة
فاكوم الذى كان يلاحظ مسألة
تفريغ البنزين. فحاول أن يصورنى مع
الدكتور أكنر ولكننى تملّصت منه
ولا أعلم ما إذا كان قد صورنى
خفية مع جنابه. فالتفت إلى
الدكتور وقال مازحاً "أنا لا أهتم"
قلت ياسيدى إن صورتك نُشرت فى
طول البلاد وعرضها. وقد نشرتها
(أنا) اليوم وفى الأسبوع الماضى على
ألوف من الناس فى مصر وسوريا
وفلسطين والعراق.

قال أنت؟ وكيف ذلك؟ قلت فى
مجلّتى المصورة وأتأسف أن يفوتنى
تقديم عدد منها لجنابك لإننى لم
أكن متوقعاً أن أتشرّف بالإجتماع
بك وبمحدثتك! قال وهل أنت
صحافى؟ أجبت نعم ومن أسرة
صحافيين أيضاً. فابتسم وقال لم أر
صحافياً مصرياً بعد غير الذى رافقنا

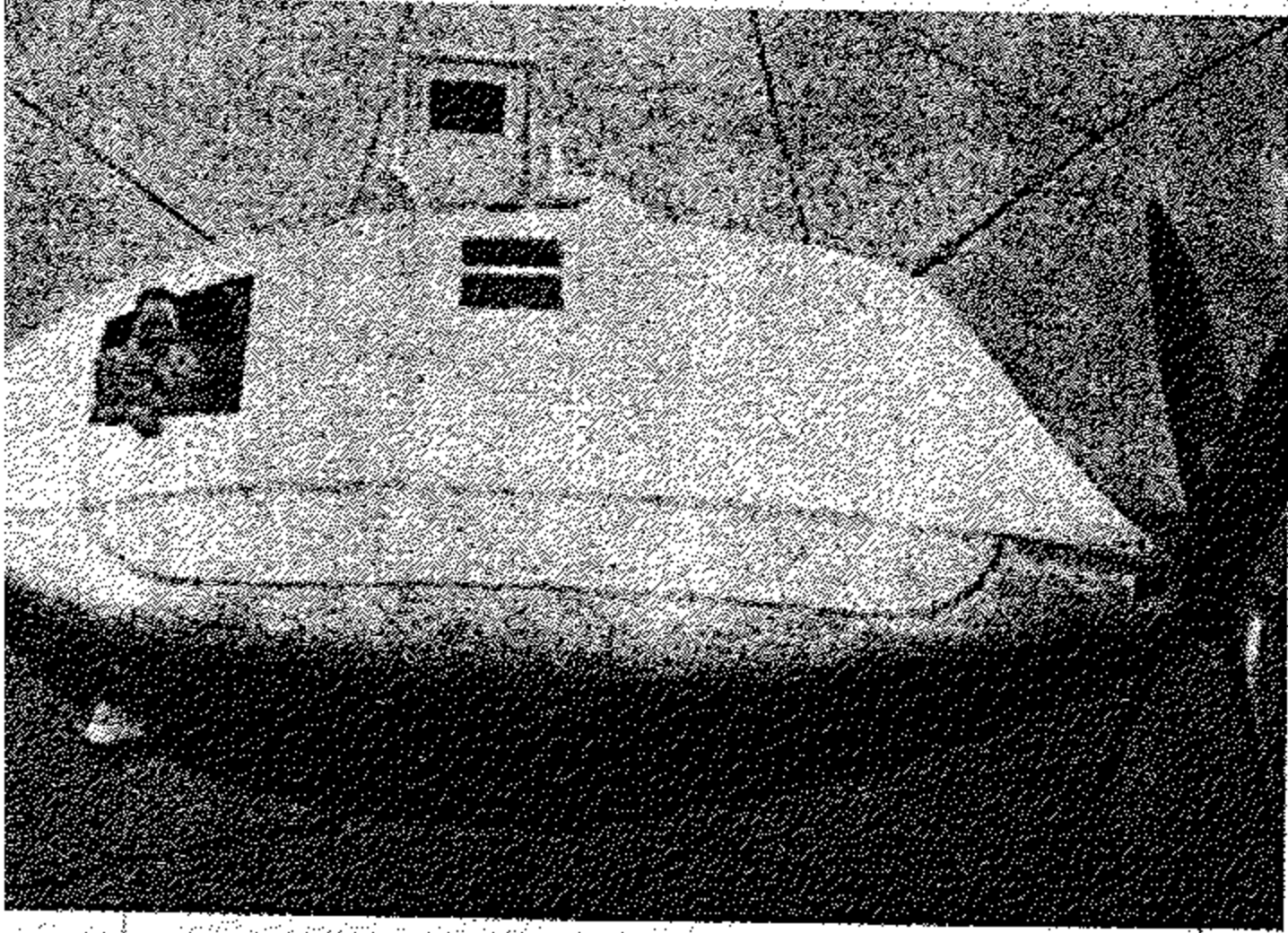


سيارة "بنزين" شركة فاكوم أويل واقفة تحت احد محرّكات المنطاد فى مطار
الماظة لتموينه بالوقود.

A Vacuum Oil fuel truck pumping gasoline in one of the Balloon's engines.

فقلت وأى بلاد ياسيدى خاكى
بمناظرها من الجو بلاد مصر. أجاب
تذكّرت فى طيرانى أخيراً بعض
مناظر رحلتى فوق سهول الولايات
(وأظن أنه يقصد الولايات المتحدة)
قلت وهل أمكنكم رؤية صعيد مصر
بسهولة بعد خليفكم حول القاهرة
يوم الجمعة عند وصولكم إليها لأن
الغسق كان قد خيم. أجاب نعم كُنّا
نميز مجرى النيل والصحراء من
الجانبين. قلت وما هو أبعد ماوصلتم
إليه فى ذلك الليل؟ أجاب وصلنا إلى
المنيا ولم يكن قَصِدنا إلا قطع
الوقت. قلت وعسى أن تكون هذه
الرحلة مريحة ولم تتعبوا فيها وسار
المنطاد طبق المرغوب. أجاب محدقاً

التي قابلنا الناس بها. وقد كرّر هذا
القول مرتين. قلت لو ترك الناس
يدنون من المنطاد لرأيت حماسة
وابتهاجاً يفوقان حد الوصف لأن
الناس هنا يقدرّون عظمتكم
وعظمة اختراعكم الباهر من سنين.
أجاب لقد شاهدت حماسة الناس
من نافذة البالون فى الإسكندرية-
سطوحها -شوارعها- ميادينها
وكذلك فى القاهرة وفى المدن
والقرى الأخرى. وكنت أرى القرويين
يتركّون زراعتهم ويلوحون للبالون
بأغصان الأشجار وبملابسهم حيثما
سرنا. وحقاً أن منظر وادى النيل هذا
من أبهج وأجمل المناظر التي
شاهدتها فى رحلاتى الهوائية.



أحد القوارب الخمسة المدلاة من على جوانب المنطاد تحمل المحركات التي تسيّره ويرى فيها الميكانيكى الذى يشرف على المحرك مطلاً من نافذته.

One of the five boats hanging on the sides of the balloon carrying the engines. A mechanic is looking out of its window.

اليوم. ودوى المكان بأزيز محرّكاته الكبيرة وبهتاف جماهير الناس وبتهليلهم وتصفيقهم. وكان المنظر غريباً رهيباً مما لا ينساه الإنسان.

أمّا الدكتور أكنر فبقى على الأرض ولم يصعد فى المنطاد لأنه قضى يومه فى القاهرة. وكان وزير ألمانيا المفوض معه فأحاط بهما الناس بمظاهرة كبيرة. ولم يسعدنى الحظ بمقابلة جنابه ثانيةً. ولأظن أن الحظ سيخدمنى مرة أخرى. وآخر عهدي به يقود منطاده الجبار أعجوبة الزمان ليغيب معه ويتوارى عن الأنظار فى الأفق الغربى عصر ذلك اليوم التاريخى تاركاً لنا الذكرى السعيدة التى لن تنزل.

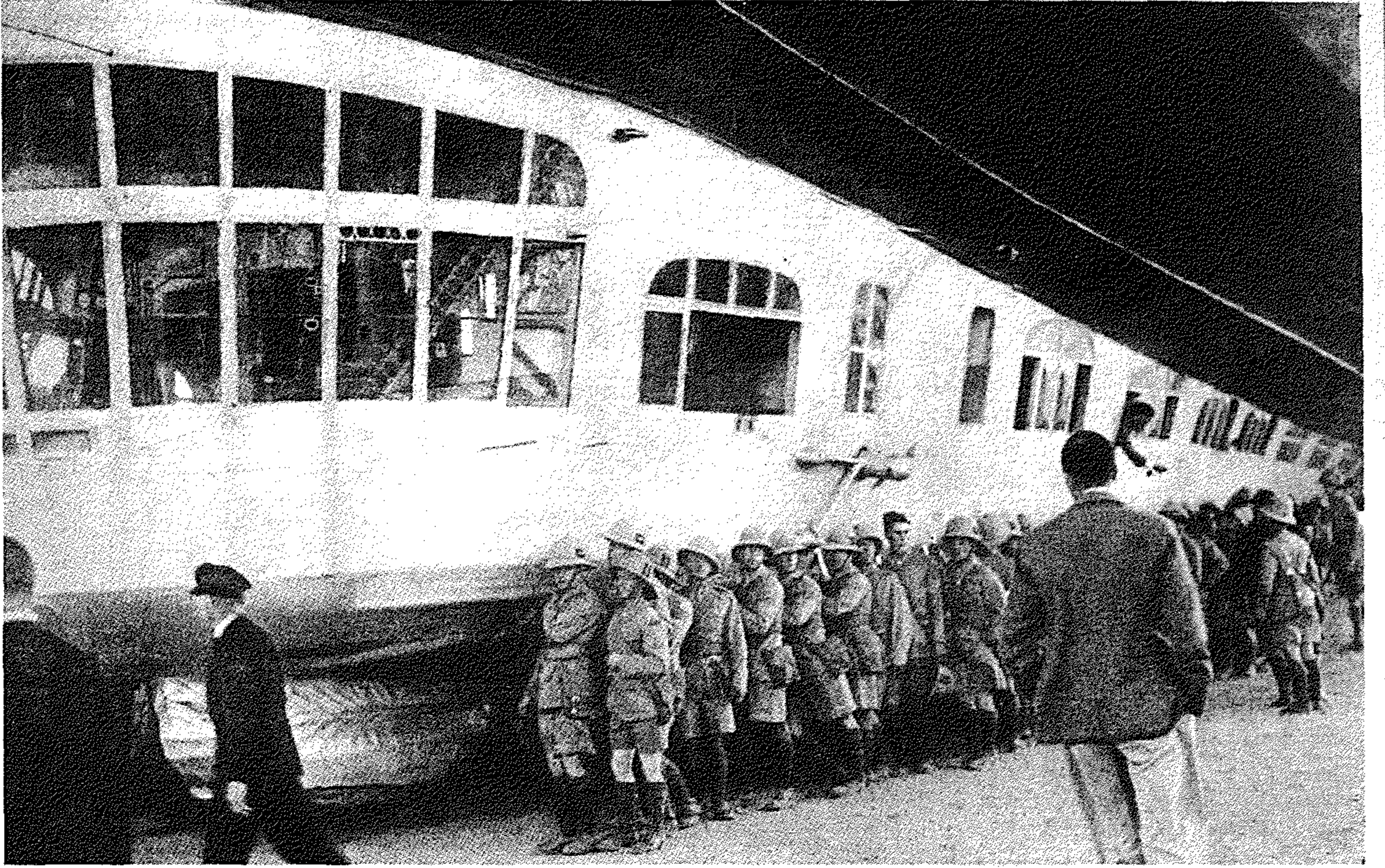
رغم قصر وقتك وستجد دولة الرئيس فى "الجوندولا" (أى المركبة) وذهبت أبحث على مصوّرى مجلتى فى هذا الجمع الذى أحتشد فى دقائق قليلة.

وقد عثرت على أحد مصوّرى المجلة ولكننى لم أوفق إلى جمع الدكتور أكنر بالبارون فون شتورر وزير ألمانيا ومعالى توفيق دوس باشا فى صورة واحدة مع أنهما كانا قد وعدانى بأن يقفا مع الدكتور أمام المصوّر قبل أن يحلّق البالون لنتمكّن من أن نسجّل فى المجلة صورة تاريخية فى ظلّه وهو رابض على الأرض وكانت الدقائق تمرّ بسرعة والناس قد اختلطوا بعضهم ببعض من أمراء ووزراء وعلماء وأعيان وموظفين وجّار وصحافيين وسيدات وأولاد أجانب ووطنيين اختلط الحابل بالنابل. وأقبل رجال المطافئ يعاونون البوليس على إبعاد الناس عن مركبة المنطاد ويطلقون عليهم رشاش الماء من الخراطيم الممتدة إلى بعد نصف كيلو متر. فتفرّق الموجودون. وصدرت الأوامر إلى الجنود الإنجليز بأن يطلقوا المنطاد من عقّاله فأخذ فى الإرتفاع فى الجو شيئاً فشيئاً فى طريقه إلى فلسطين على أن يعود بعد ظهر ذلك

فى رحلتنا (يعنى الأستاذ أبو الفتح) فقلت لقد حال تشديد البوليس دون وصول زملائى إلى هنا.

قال وكيف وصلت أنت؟ قلت "حيلة صحافية" فابتسم وقال وكيف عرفت أن رئيس الوزراء دخل البالون وسأل عنى؟ قلت لأننى شاهدته فى البالون ودولته سألنى "أين الدكتور أكنر" فقال الدكتور حسناً تعال معى دلى على رئيس الحكومة فقد فرغت الآن من عملى هنا. فوضعت يدى تحت ذراعاه ومشيت معه نحو مدخل المركبة.

وقبل أن نبلغ سلّم المركبة أبصرت جموع الناس الذين كانوا واقفين وراء الحدود (أو الحبل المشدود) قد استفزّتهم الحماسة فأعادوا تمثيل مامثلوه يوم وصول الطيار صدقى منذ سنتين إذ بلغ منهم الهياج والحماسة مبلغاً جعلهم يقطعون الحبل ويدفعون أمامهم رجال البوليس كأنهم البحر الزاخر أو التيار الجارف وتدفّق الناس رجالاً وسيدات وأولاداً من أوروبيين ووطنيين وتألّبوا حول المركبة البالون دون أن تردعهم قوة ما. وهنا أدركت حرج الموقف فاستأذنت الدكتور أكنر قائلاً أستودعك الله ياسيدى وأشكر لك تواضعك وتلطّفك بالتحدّث معى

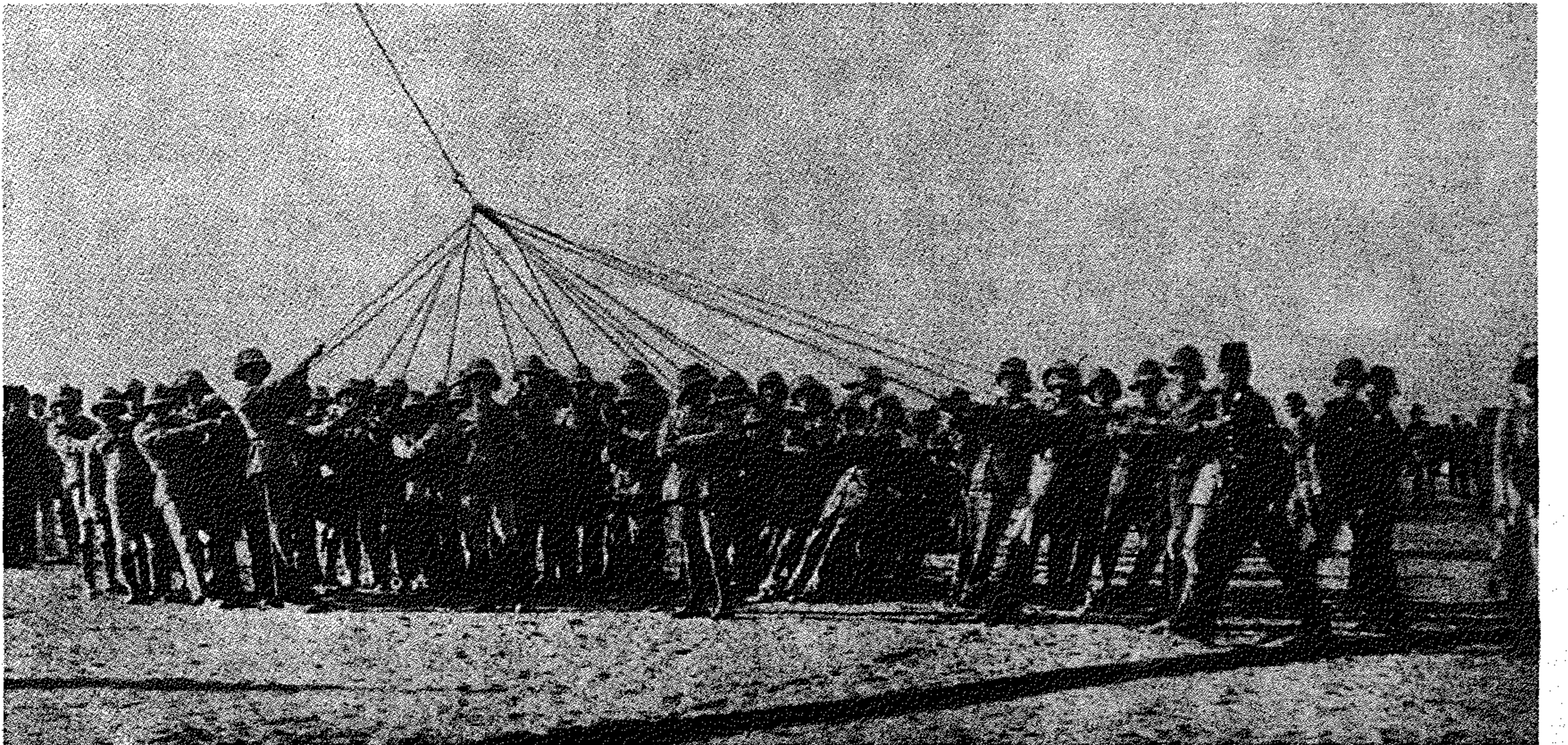


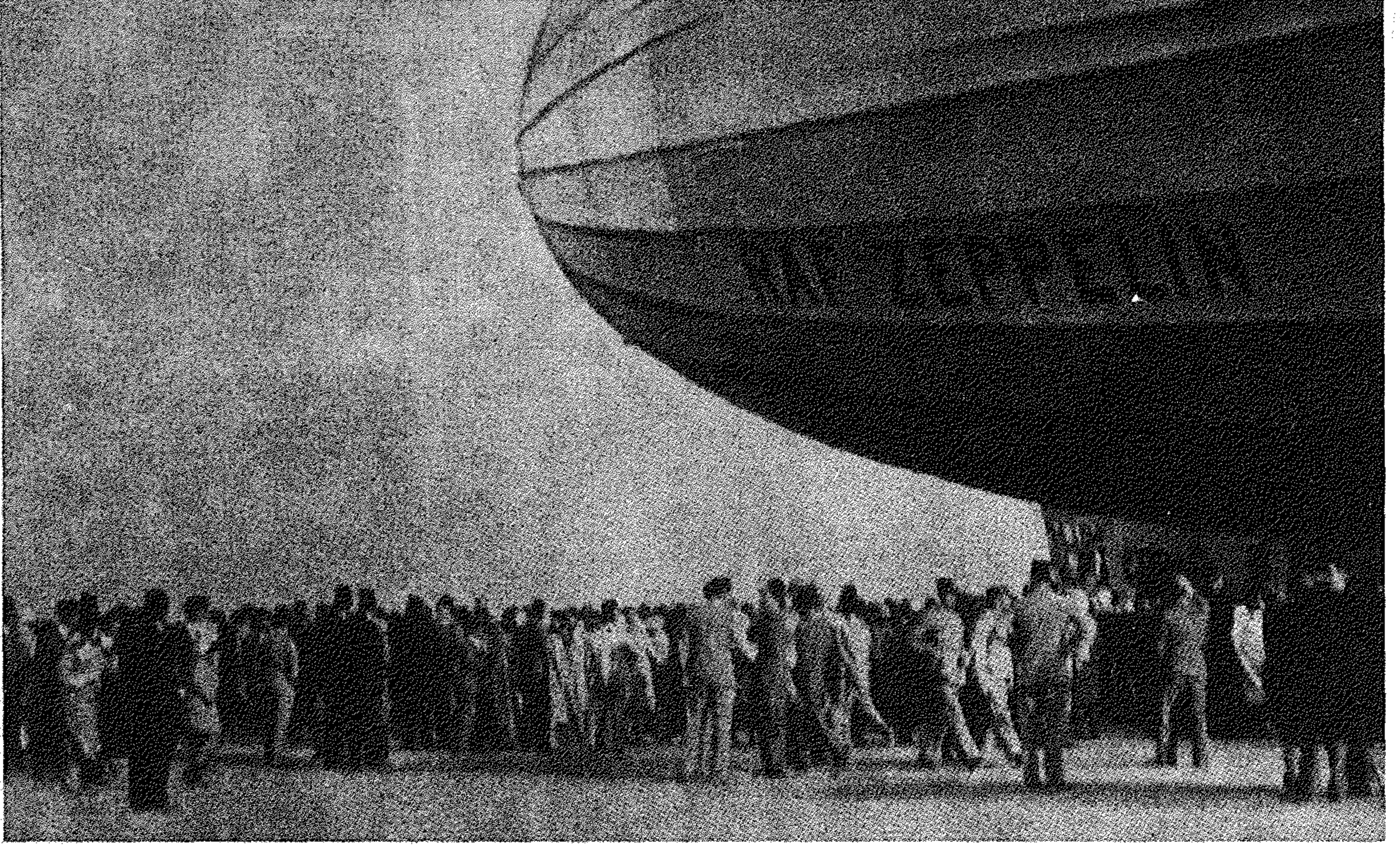
أعلى: مركبة المنطاد "جراف تسيلن" العظيم يسندها عدد كبير من الجنود البريطانيين كي لا يصطدم المنطاد بالأرض أثناء مكوثه في مطار ألماته صباح يوم ١١ الجاري وقد ظهرت في الصورة نوافذ غرف هذا الفندق الجوى وقاعاته.

أسفل: الجنود البريطانيين يشدّون حبال المنطاد أثناء استقراره على الأرض في مطار ألماته وقد بدوا جميعاً مبتسمين رغم المجهود العظيم الذي يبذلونه في شد الحبال كما يرى القارئ في الصورة.

Above: The Great balloon being held by a large number of British soldiers to keep it from hitting the ground. Windows of the rooms and hall of this amazing flying hotel can clearly be seen on this picture.

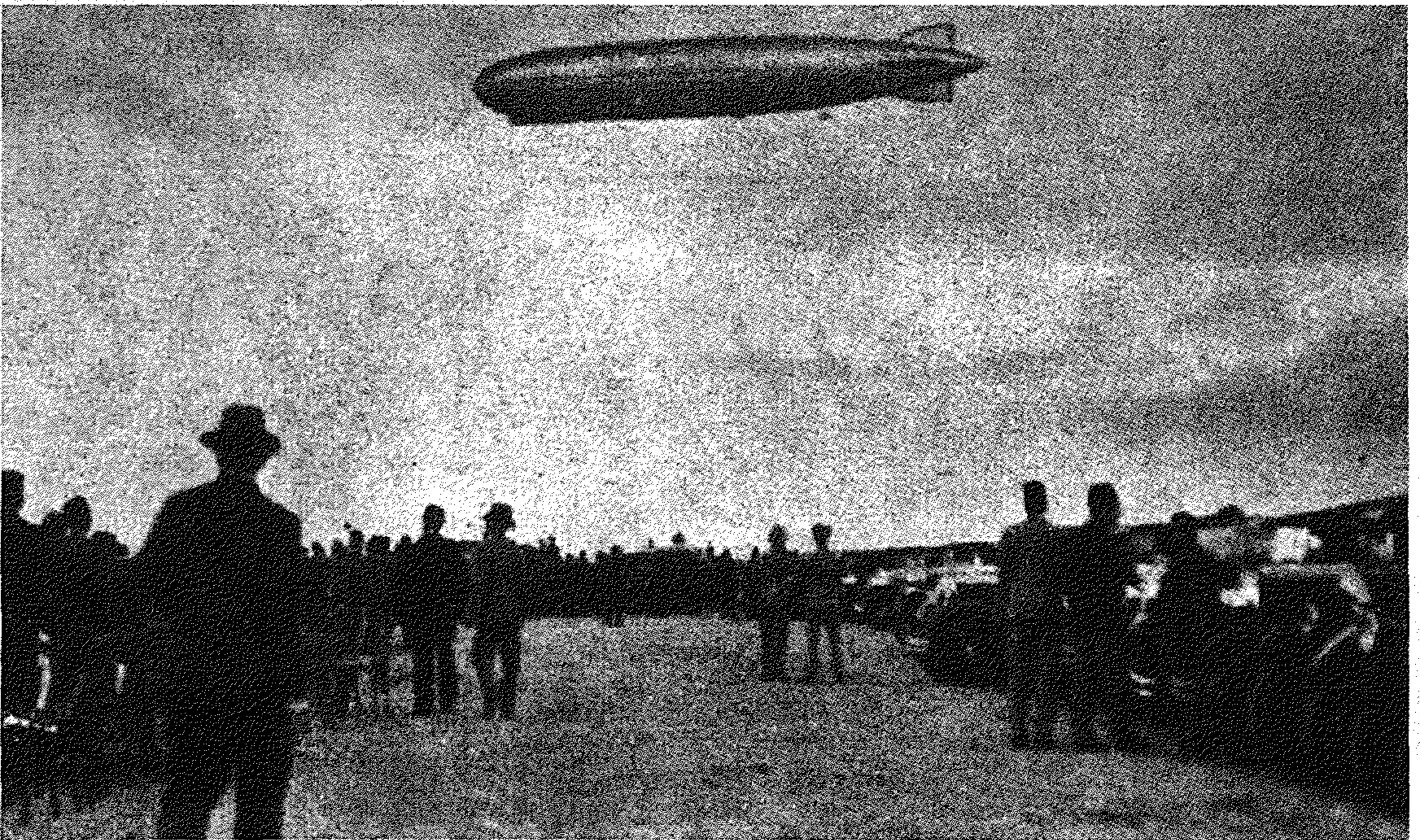
Below: Smiling British soldiers pulling down the anchoring ropes of the Balloon.





الجماهير فى مطار ألماتة تحت المنطاد مُتدافعة للدنو من مركبته والتحدُّث إلى ضبَّاطه وركَّابه.

The crowds approaching the Graf Zeppelin to talk to the pilots and passengers at Almaza Airport.



المنطاد محلّقاً فوق رؤوس الجماهير فى سماء مطار الماطة قبل هبوطه إليه.

The zeppelin at Almaza Airport before landing.

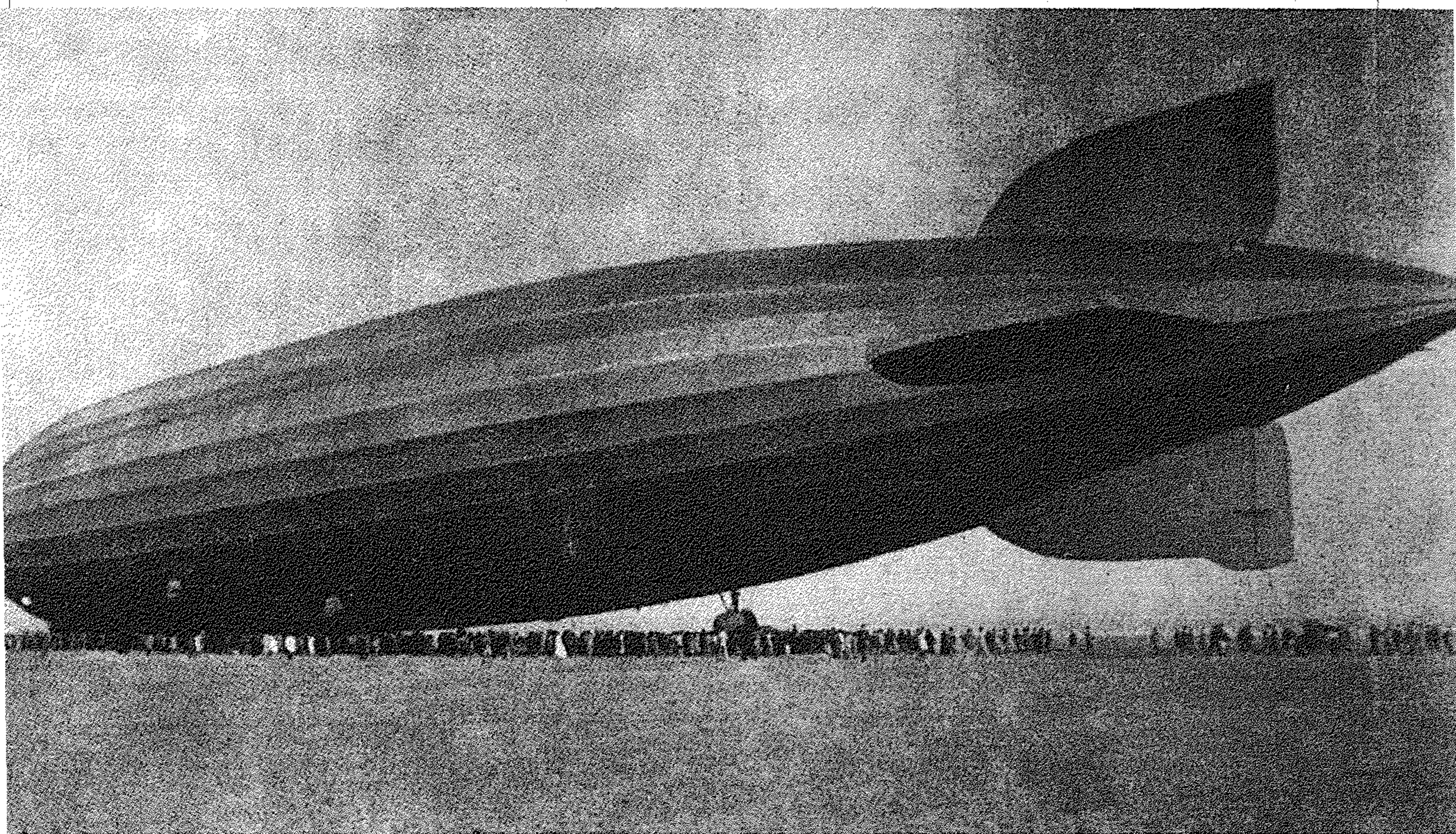
Prime Minister was in the Gondola (the craft) and went searching for the magazine photographers in the crowd that had erupted in such a short time.

I found one of the magazine photographers but was not successful in bringing Dr. Eckener, Tewfik Doss Pasha and the Minister of Germany together, in spite of the fact that they had promised me a photograph before the balloon took off. Time was passing quickly and the crowds blended more and more: princes, ministers, scientists,

potentates, employees, tradesmen, journalists, women, children, foreigners, compatriots, everything was a hodge-podge. The fire brigade arrived in order to assist the police in keeping the people away from the zeppelin and used the water hoses that were half a kilometer away. Once the crowd was dispersed, orders were issued for the zeppelin to take off. It did so very gradually in the direction of Palestine. It was scheduled to return on the afternoon of the same day. The sound of its engines filled the whole area

accompanied by the cheers and applause of the crowds. It was an unforgettable, awesome sight.

As for Dr. Eckener, he remained behind and spent the day in Cairo accompanied by the German Plenipotentiary. They were surrounded by a huge crowd. I was not fortunate enough to meet him again. My last view of him is flying his wonderful craft, the miracle of the time and disappearing into the western horizon on that memorable day leaving an indelible memory behind.



”جراف تسپلن“ فی مطار الماطة فخط به الجماهير بعد اختراقها نطاق البوليس واقترباها منه للتفرج عليه والإعجاب بعظمته

The Graf Zeppelin surrounded by the admiring crowds after they broke through the police cordon to take a closer look at the aircraft.

then said that he had been introduced to two ministers since he landed and I acknowledged this: the Minister of Labour and the Minister of Transportation. He showed his gratitude and joy at the warmth of the welcome he had received. He repeated that twice. I then said that if people were allowed to approach the craft, he would then really see how the wonder of the zeppelin was appreciated since quite a few years ago. He acknowledged this by telling me what he saw from the windows of the craft in Alexandria, Cairo and many cities and towns. The rural areas also: the villagers stopped tending their fields and were waving with branches and their clothes. He considered his trip over the valley of the Nile as one of the most cheerful and beautiful sights he had seen on any of his flights. On my asking him which countries compared to Egypt from an aerial view he answered the States (he probably meant the United States). I then asked if he could see Upper Egypt as dusk was settling and he replied that the banks of the Nile and the desert were clearly seen. When asked how far he flew during the night, he mentioned Minya. He also stated that their aim was to kill time. On express-

ing my hope that the trip was comfortable, he answered, looking at the horizon with his sharp eyes and shaking his head for emphasis, that it was not an easy trip: they had met with a few difficulties. I then asked him when he expected to return to Germany and he answered that if all went well they would be there in two days.

We were then approached by Mr. Lindt, an employee from Vacuum who was in charge of refueling the craft and who tried to take a photograph of me with Dr. Eckener. I evaded him but I do not know if he took one anyway. Dr. Eckener told me in jest "I do not care" and I told him that his photograph had been seen all over the country that day and the previous week by thousands of people from Egypt, Syria, Palestine and Iraq.

He said: "You? How?" and I replied that it was in my magazine and that I regretted not having a copy with me for him, not expecting the honour of an interview. He then asked if I was a journalist and I answered in the positive telling him that I came from a family of journalists. He then said that the only Egyptian journalist he had met was on board the zeppelin (Mr. Aboul Fath). I then explained

that it was the strictness of the police that kept the journalists out.

He asked: "How did you get here?"

I answered: "A trick of the trade."

He smiled and asked: "How did you know that the Prime Minister was in the zeppelin and asking for me?"

I answered: "Because I saw him and His Excellency asked me where you were."

Dr. Eckener then said: "Come with me and take me to the Prime Minister as I have finished my work here."

I held his arm and walked with him to the entrance of the craft.

Before reaching the flight of stairs I saw the crowds behind the cordon. It was a recreation of what happened two years before when Sidky landed: in their enthusiasm, the people broke the cordon and surged towards the zeppelin propelling the police in front of them like an untamed tide. Women and children of different nationalities undauntedly moved towards the craft. Realising what the situation was becoming, I excused myself from Dr. Eckener's company and thanked him for his gracious interview. I told him that the

had brief conversations with them all but I never experienced the emotions I have felt when talking to Dr. Eckener in the shadow of his huge, silver balloon on that memorable day; an unforgettable one, for myself as well as for thousands of the inhabitants of Egypt.

Actually, I was not expecting an interview with him; my hopes were simply to take a few photographs with my small camera for the benefit of my readers. That is because the organizers, may God forgive them, totally ignored journalists and photographers. They forbade my photographers access to the balloon. When I sought help from Tewfik Pasha Doss, he referred me to the police in his usual affable manner... This is not the first time that government employees neglect the rights of newspapers, magazines and reporters. I wonder when "the powers" will acknowledge what they owe it to the few who want to accomplish their missions and are only met with procrastination.

My job was to be quick at taking pictures lest the zeppelin flew off too soon. The light was coming from behind the entrance of the craft and the people were extremely unruly as though the sight of

this 'aero-dragon' filled them with fear. Its body with its cylindrical shape and ridged top so beautiful, that to those standing below it looked never-ending. It blocked the sunlight so no quick photograph was possible. I stood in awe in front of this thing that dwarfed all those around it and made them the size of insects. I felt like a weak being faced with this product of science and genius... I felt that human minds were graded and placed Dr. Eckener's at the top of the echelon. Eckener who stood only a few steps away from us, a messenger from the skies who landed at sunrise and was taking off at sunset and, eventually, disappearing from sight....

I had to think fast... about the zeppelin... about Eckener... my inability to capture photographs quickly for the magazine... maybe an interview to make up for the lack of illustration?

I found out that H.E. Sidky Pasha was on board admiring the craft while Dr. Eckener was supervising the refueling of petrol and the water reservoirs, incognito, at the rear end of the craft. So I hurried towards him while he was still alone. He recognized me and listened to me. It seems he was a bit hard of hearing. I

asked him if he knew that an Egyptian of note was on board and was asking for him. He asked who it was and I answered that it was H.E. the Prime Minister. To that he replied that he would go and find him only after finishing his task, as time was tight. He



أعلى الدكتور أكنر واقفاً في مطار الماطة يشاهد المنطاد أثناء ارتفاعه عن الأرض للسفر إلى فلسطين في صباح يوم ١١ إبريل الجاري وعن يساره أحد الضباط الذين تخلّفوا معه في القاهرة وقد تشرف الدكتور أكنر بمقابلة جلالة الملك وحضر مأدبة تكريمية أقامها له وزير المواصلات.

Above: Dr. Eckener at Almaza Airport watching the zeppelin take off for its trip to Palestine on 11th April. On his left, one of the officers who accompanied him on his trip to Cairo where he met His Majesty the King, and was the guest of honour at the Minister of Transport's Banquet.

MY BRIEF ENCOUNTER WITH THE ZEPPELIN'S HERO

by the owner and editor of El-Lata'ef

My reader risks disappointment if he expects a customary interview. I therefore hope that this will be kept in mind.

Despite the stubbornness of that literary person educated in Europe..., rather, the 'sporty' ex-pilot ..., the bureaucrat and novice or the elegant young man Rushdy Effendi, who arrogantly refused to allow me access beyond the cordon at Almaza Airport on Saturday morning when the zeppelin landed, even though he was aware of my identity and mission and the fact that I was there for the tens of thousands of readers in Egypt, Sudan, Syria, Palestine, Iraq, Hijaz, Morocco, Tunisia ...etc. Despite the favours and the services that my magazine had rendered from photographs published to words of praise, he seems to have forgotten all these facts.

In spite of the hardness of a British betarbouched officer's face and his offensive manner towards myself, Mr. Abdel Hamid Hamdy, Mr. Mohamed El Kalza and other journalists, several colleagues of ours had already crossed this cordon.

I say that in spite of all these difficulties, I did not miss a trick (a journalist is never at a loss for tricks) and managed to be ahead of the others towards that zeppelin that stood like a huge whale on the Egyptian sands of the desert in Tayaran Square on 11th April in Heliopolis.

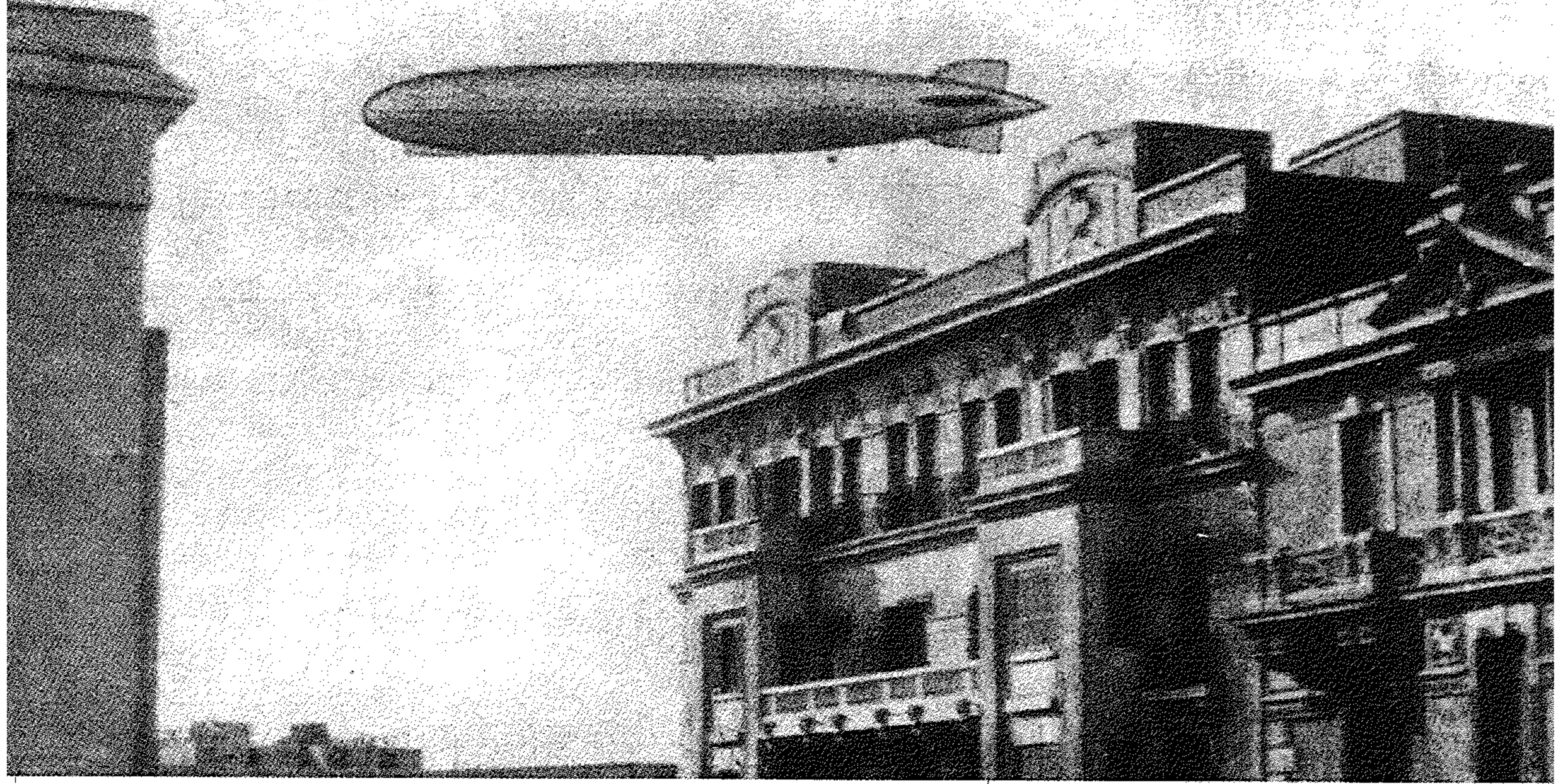
I assume that I was the first journalist to shake hands with the adventurous Mr. Mahmoud Aboul Fath as he stepped off the zeppelin. He looked rather wan from the voyage and late nights and his face had some yellow patches, possibly from the cream he used against chapping. In the shadows of this aerial wonder I warmly shook hands with him and congratulated him on his courage and his journalistic efforts that put Egypt in the foreground while my heart was rejoicing. I was proud of the prestige that Al-Ahram made for Egypt and his contributions in the world of aviation. Truly, his name speaks for his actions.

I hastened to watch the faces of the people surrounding the zeppelin other than the khaki-clothed British soldiers who were holding on to the tie-ropes underneath the

zeppelin to keep it from flying off while the others stood like giraffes holding on to the ones attached to the sides of its huge body. It was not difficult to find Dr. Eckener as he was very tall and I recognized him from the many photographs I had printed of him in my magazine. He was standing next to the steps. As soon as I saw him, my heart was filled with admiration and affection for him. I went to that most august personality and said, in a voice that could be heard by all: "Allow me Sir, to kiss your hand", and suited the words to action. He was amazed at my behaviour and I then said: "You are the great hero of the hour." He thanked me and eyed me with his small, clear, blue, eagle-like eyes that reflected his mentality and genius at seeing through people as he saw through the skies.

I have shaken hands with many people before like the famous President Roosevelt, Lord Kitchener (before he became Commissioner in Egypt), Mr. Brian who was nominated for the presidency of The United States, Lord Northcliff (God bless their souls) and the Duke of Kent, His Majesty's uncle. I have

كيف شاهدنا المنطاد فوق إدارة اللطائف



THE SIGHTING OF THE ZEPPELIN ABOVE EL-LATA'EF BUILDING

راؤول مكاريوس جُل صاحب اللطائف واقفاً على سطح عمارة اللطائف فى باب اللوق بعد ظهر يوم الجمعة فى ١٠ أبريل الجارى ينظر إلى البالون "جراف تسبلن" عند طيرانه لأول مرة فى جو العاصمة وقد ظهرت فى الصورة قِمَمُ البنايات المحيطة بعمارتنا وشاهد البالون مئات الألوف من سكّان العاصمة وروعوا بجماله وجلاله ورهبته وعظمته وسهولة انطلاقه فى الهواء بسرعة وكان هتافهم وتصفيقهم يشق كبد السماء.

(الصفحة المقابلة)

Raoul Makarious, son of the owner of El Lata'ef on the roof of their building in Bab El Louk on the afternoon of Friday 10th April watching the Graf Zeppelin fly over the skies of Cairo for the first time. The roofs of the surrounding buildings are seen in the picture. Hundreds of thousands of the inhabitants of the capital saw the zeppelin and were amazed at the majestic ease with which it flew. Their cheers and applause were extremely loud.

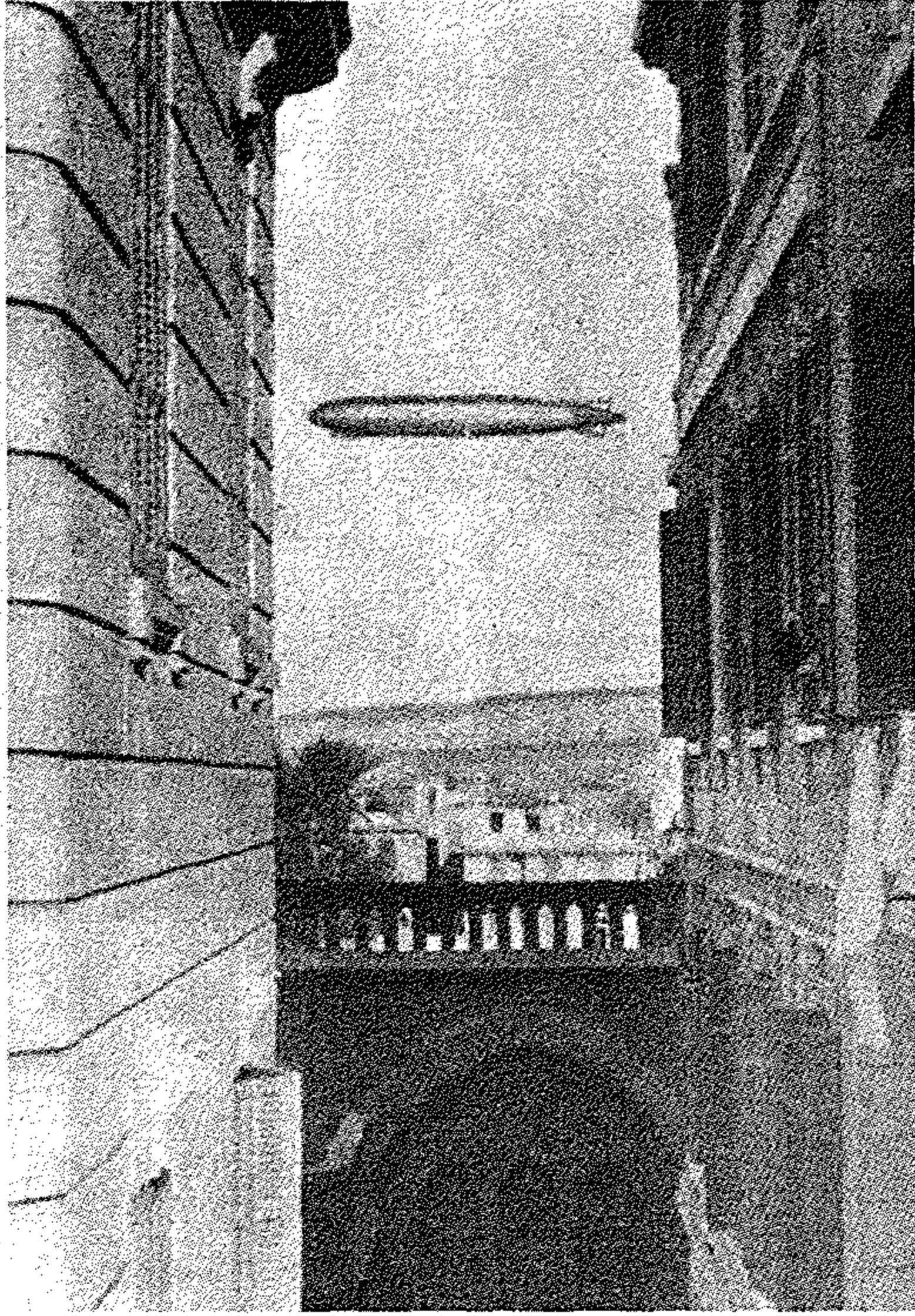
(Opposite page)

صورة جميلة للمنطاد جراف تسبلن عند مروره فوق إدارة اللطائف المصوّرة بعد ظهر يوم الجمعة ١٠ إبريل الجارى صوّرها راؤول مكاريوس جُل صاحب المجلة من نافذة عُرفته فوق إدارة اللطائف وقد ظهر مقدّم المنطاد متجهاً نحو الغرب فى طريقه إلى الصعيد.

A beautiful shot of the zeppelin flying over El Lata'ef building in Bab El Louk, by Raoul Makarious, son of the owner of the magazine, from the window of his room.

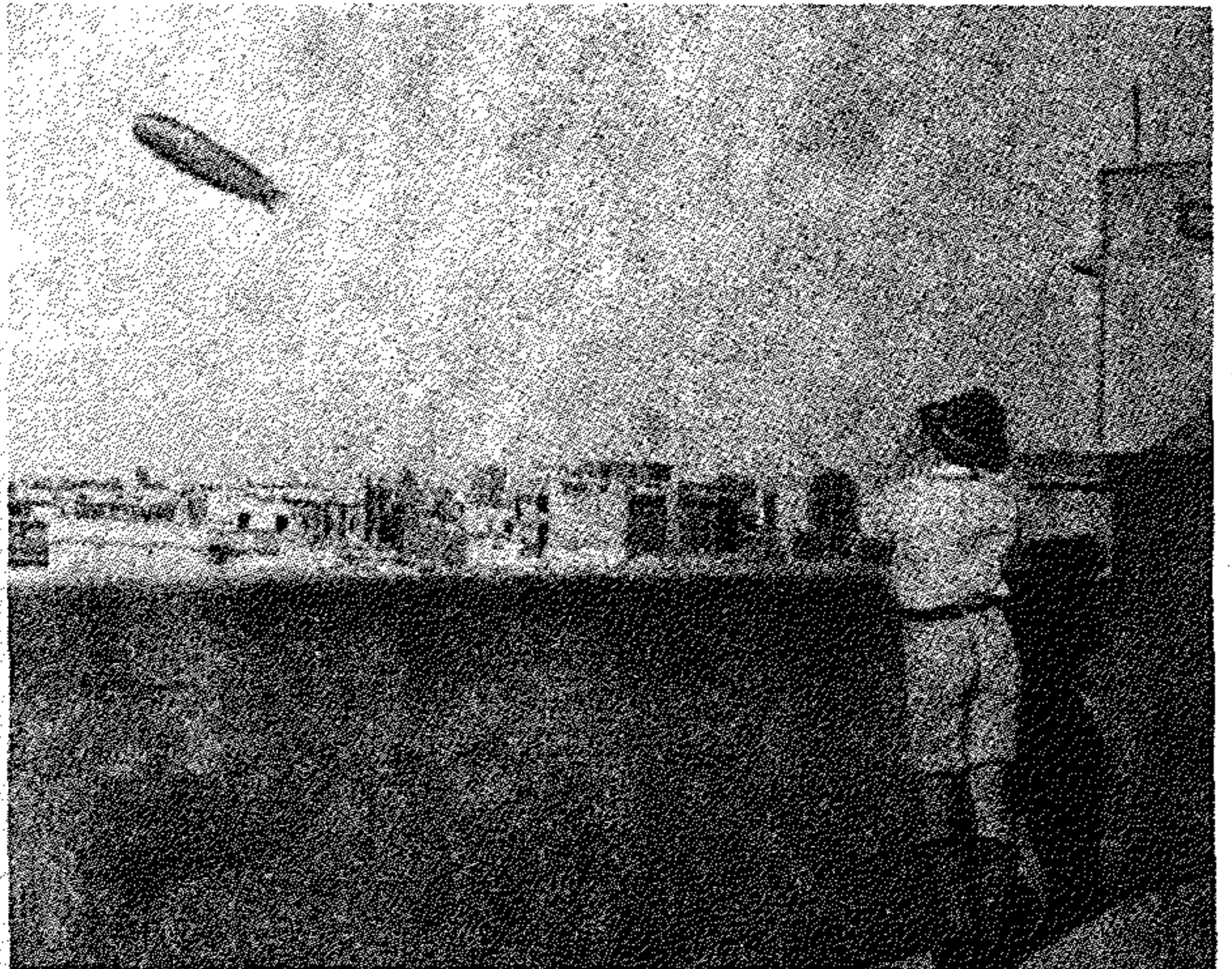
The Graf Zeppelin is heading towards the west on its way to Upper Egypt.

صورة جميلة صوّرها راؤول مكاريوس جُل صاحب المجلة من سطح عمارة اللطائف المصورة بعد ظهر يوم الجمعة في ١٠ أبريل الجاري وقد أصداد بها المنطاد بآلته الفوتوغرافية بينما كان يسبح في الفضاء فوق المدرسة الألمانية بباب اللوق مُجتازاً الفرجة بين العمارتين القائمتين شرقى عمارة اللطائف المصورة وهى تشهد لصورنا الصغير بالبراعة إذ أنه التقط منظر جسم



المنطاد الكبير المتحرك بين جدارين لا يزيد بعد أحدهما عن الآخر أكثر من بضعة أمتار.

A beautiful shot of the zeppelin flying over the German School in Bab-El-Louk. It is shown through the gap between the two buildings to the east of the El Lata'ef building. This photograph was taken by Raoul Makarious, son of the owner of the magazine from the roof on Friday, 10th April in the afternoon and testifies to his ability in snapping a shot of a moving object between two walls with a very small distance between them.



ويذكر القراء بما نشرناه قبلاً أن المنطاد مُجهّز بخمسة محركات ونُزید الآن أن فى تلك المحركات عشرة "ماجنيٲو" من طراز "بوش" منها خمسة إحتياطية وتشتغل ٢٠ شمعة بوش شغلاً مستمراً مولدة شرارتها بصورة دائمة.

أما البطاريات فتُملأ بواسطة الدينامو "بوش" أيضاً كذلك تزيت الماكينات تزيتاً أوتوماتيكياً من تلقاء نفسها بواسطة مشاحم "بوش" وقد دلّ حسن سير المنطاد "جراف تسيلن" وانتظامه فى رحلاته على جودة مصنوعات "بوش" وتفوقها على غيرها من المصنوعات التى من نوعها.

We remind the readers that the zeppelin was equipped with five engines. We now add that there were ten magnetos in these engines made by Bosch. Five of them were reserves while one hundred and twenty spark plugs were working non-stop.

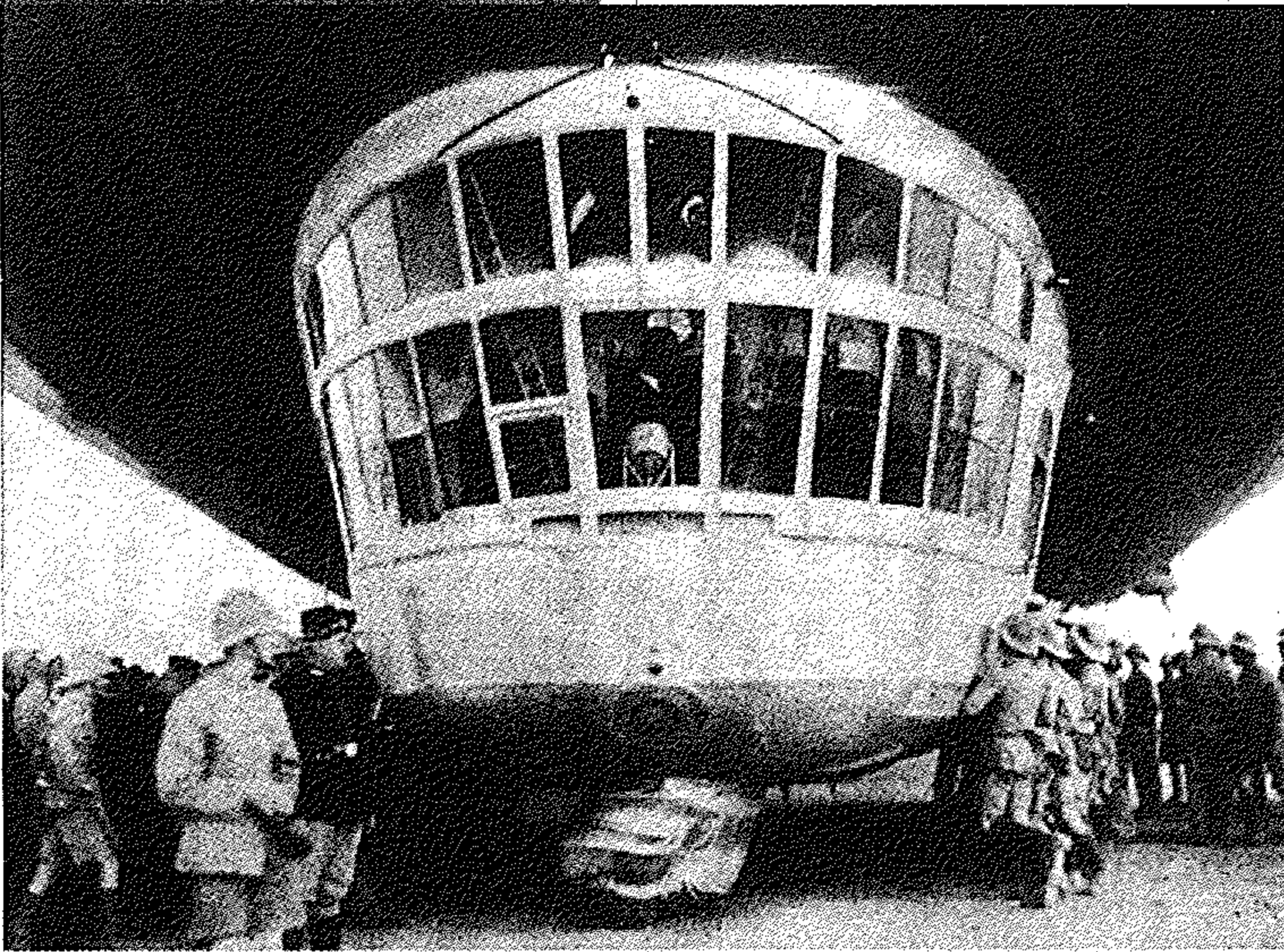
As for the batteries, they were charged by the Bosch dynamo and the machines were lubricated automatically by points also made by Bosch. The efficiency with which the Graf Zeppelin flew on its trips is a great tribute to the surpassing quality of Bosch products.

المنطاد العظيم يحلق فوق القاهرة

مناظر تذكارية

ثانية إلى فلسطين وعاد مبكراً منها ودار جملة دورات في جو العاصمة وهبط مطار الماطة مع غروب الشمس وبرحها بعد ذلك بنحو ساعة فوصل إلى حظيرته في فريد كسهافن بألمانيا الساعة السابعة من صباح يوم الاثنين في ١٣ أبريل بعد رحلة إجتاز فيها ٩٠٠٠ كيلو متر في ساعة. ولما كانت هذه الرحلة أعظم حادث تاريخي وقع هذا العام فقد زينا صفحات هذا العدد بصورة فريدة لبعض مناظر في مصر والإسكندرية وفي جو فلسطين.

كان كثيرون من الملهبين شوقاً إلى مشاهدة المنطاد "جراف تسيلن" يخشون أن يحرموا من تلك الأمانة أولاً لأن البرنامج الرسمي حدد موعد وصوله إلى مطار الماطة في ساعة مبكرة من الصباح وعودته إليها بعد طيرانه إلى فلسطين في ساعة متأخرة من المساء وثانياً لأن عدد المدعوين إلى منطاد الماطة كان محدوداً. على أن الدكتور اكتر لم يشأ أن يحرم أحداً من مشاهدة منطاده العظيم فوصل به إلى الأراضي المصرية قبل الموعد الذي كان محدداً لذلك بنحو ٤٢ ساعة وحلق في الإسكندرية ظهر يوم الجمعة في ١٠ إبريل ثم اتجه إلى العاصمة ماراً بكثير من مدن الوجه البحري فبلغها حوالي الساعة الرابعة بعد الظهر وحلق في جوها نحو ساعة كاملة تستنى خلالها لكل فرد من سكاّنها التمتع بمشاهدته ثم اتجه إلى الوجه القبلي حتى المنيا وعاد ليلاً فحلق في جو مدن كثيرة من مدن الوجه البحري وإستقبل العاصمة ثانية مع شروق شمس يوم ١١ إبريل وهبط مطار الماطة. وطار

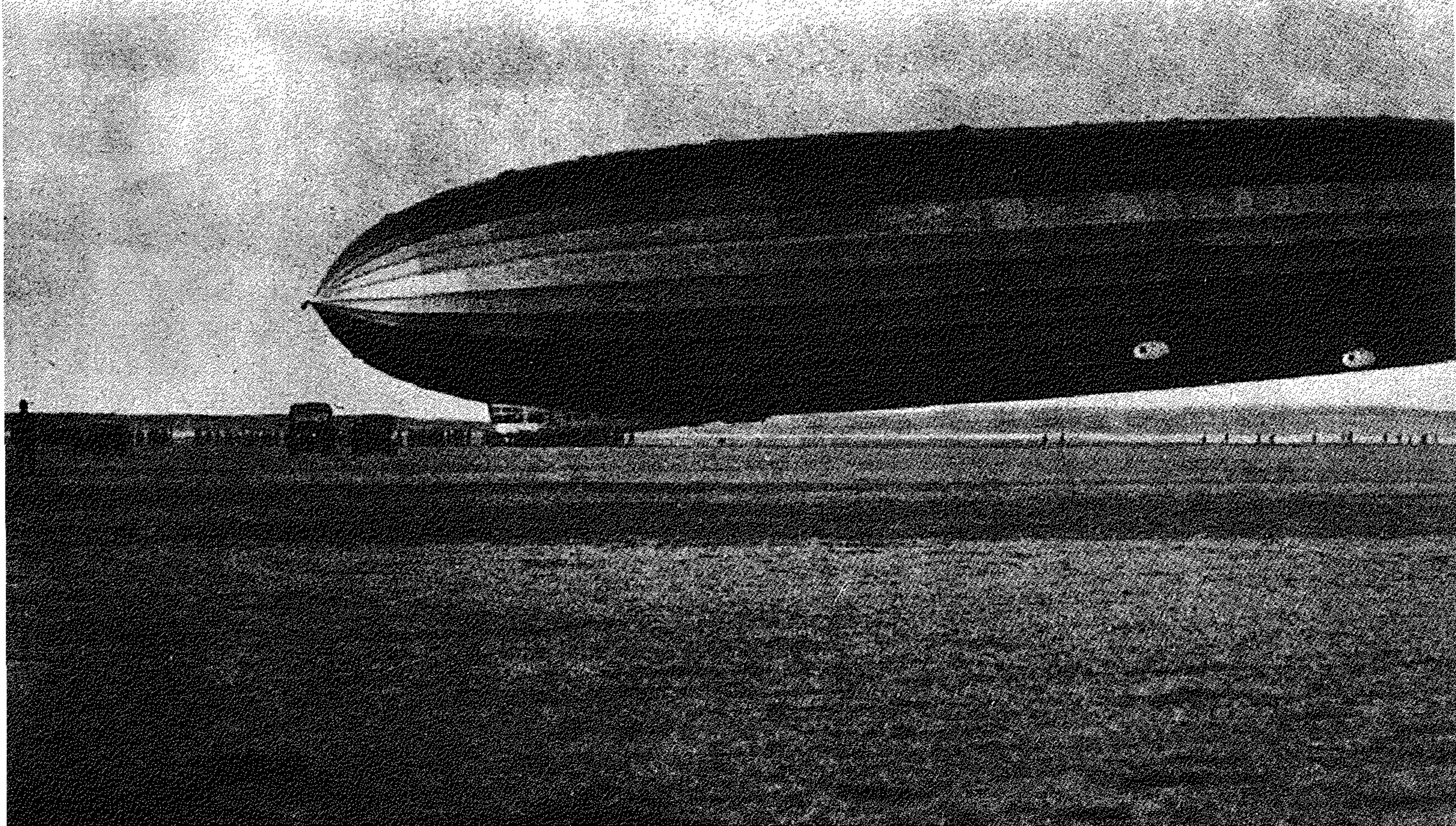


مركبة المنطاد أو "الجوندولا" كما ترى من مقدمتها وقد ظهر العلمان المصري والألماني من نافذتها وختهما أحد ضباط المنطاد وأحاط بها الجنود يسندونها.

The Gondola of the Zeppelin and the Egyptian and German flags hanging from its windshield. To the left: A British officer is supervising his troops supporting the craft.

صورة للمنطاد صوّت من بعيد بعد هبوطه إلى المطار.

A picture of the Zeppelin after it landed at the airfield.

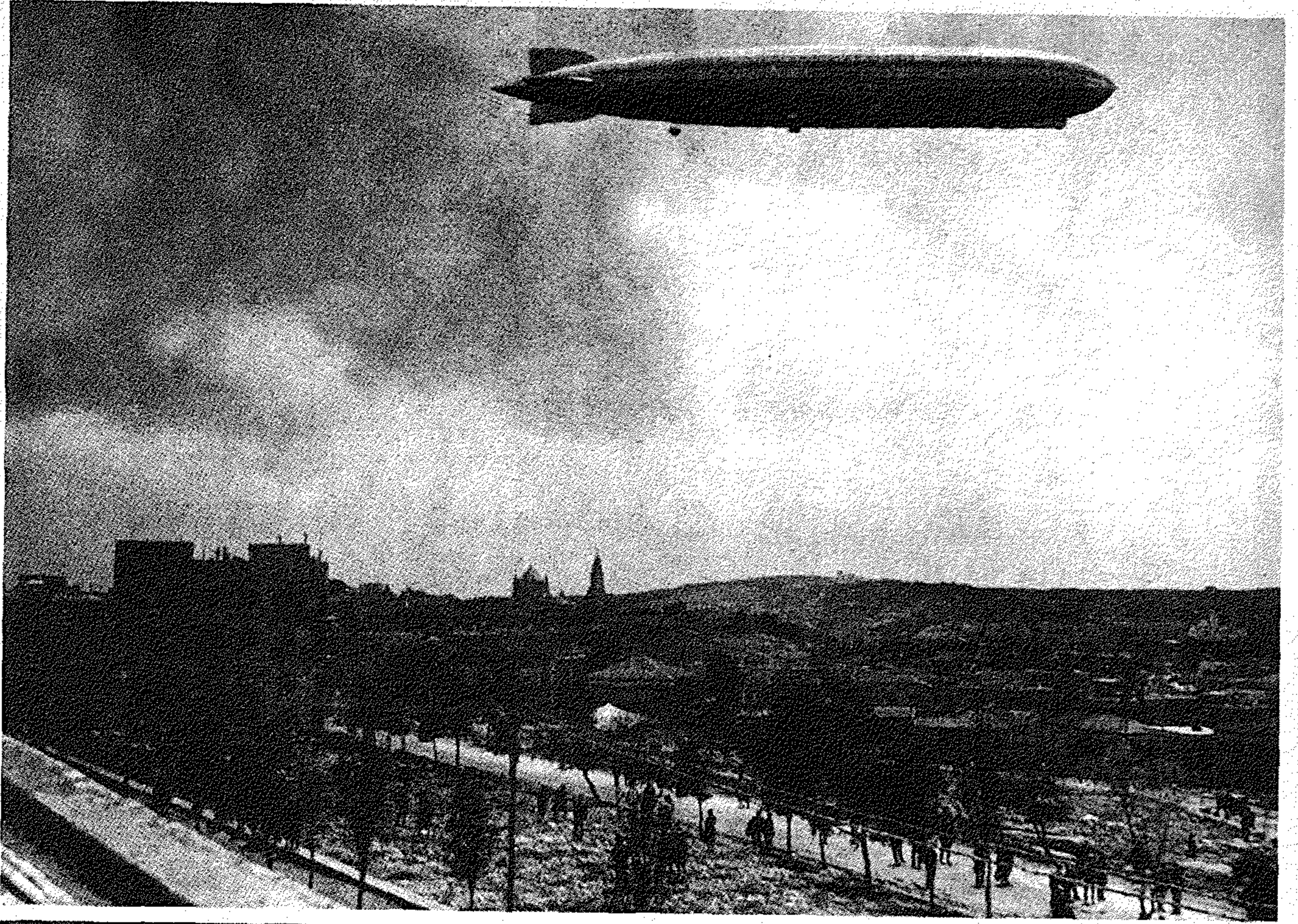


The Great Zeppelin Flying over Cairo, Memorabilia

Many enthusiasts were worried that they would not be able to see the Graf Zeppelin, firstly, because it was formally scheduled to arrive at Almaza Airport at an early hour in the morning and return from Palestine at a late hour at night, and secondly, because the number of invitations to the airport was limited. However, Dr. Ecken-
٥٧ er, not wanting to deprive anyone from seeing his wonderful zeppelin, reached Egypt twenty-four hours

ahead of schedule and flew over Alexandria on the afternoon of Friday 10th April. He then headed for the capital flying over many cities in the Delta arriving at 04:00 p.m. He flew over Cairo for a whole hour allowing all the inhabitants to see it. He then flew south towards Minya and returned during the night flying over many cities. By sunrise, he had reached Cairo on 11th April and landed at Almaza Airport. Next, he flew to Palestine and re-

turned ahead of time circling the city several times and landing at the airport at sunset. He then flew an hour later to Germany and reached the hangar in Friedrichshafen at 7.00 a.m. on Monday 13th April covering the distance of 9000 kilometers in one hour. Because this was such a historical and memorable event, we have included some unique photographs of Cairo, Alexandria and Palestine in this issue.

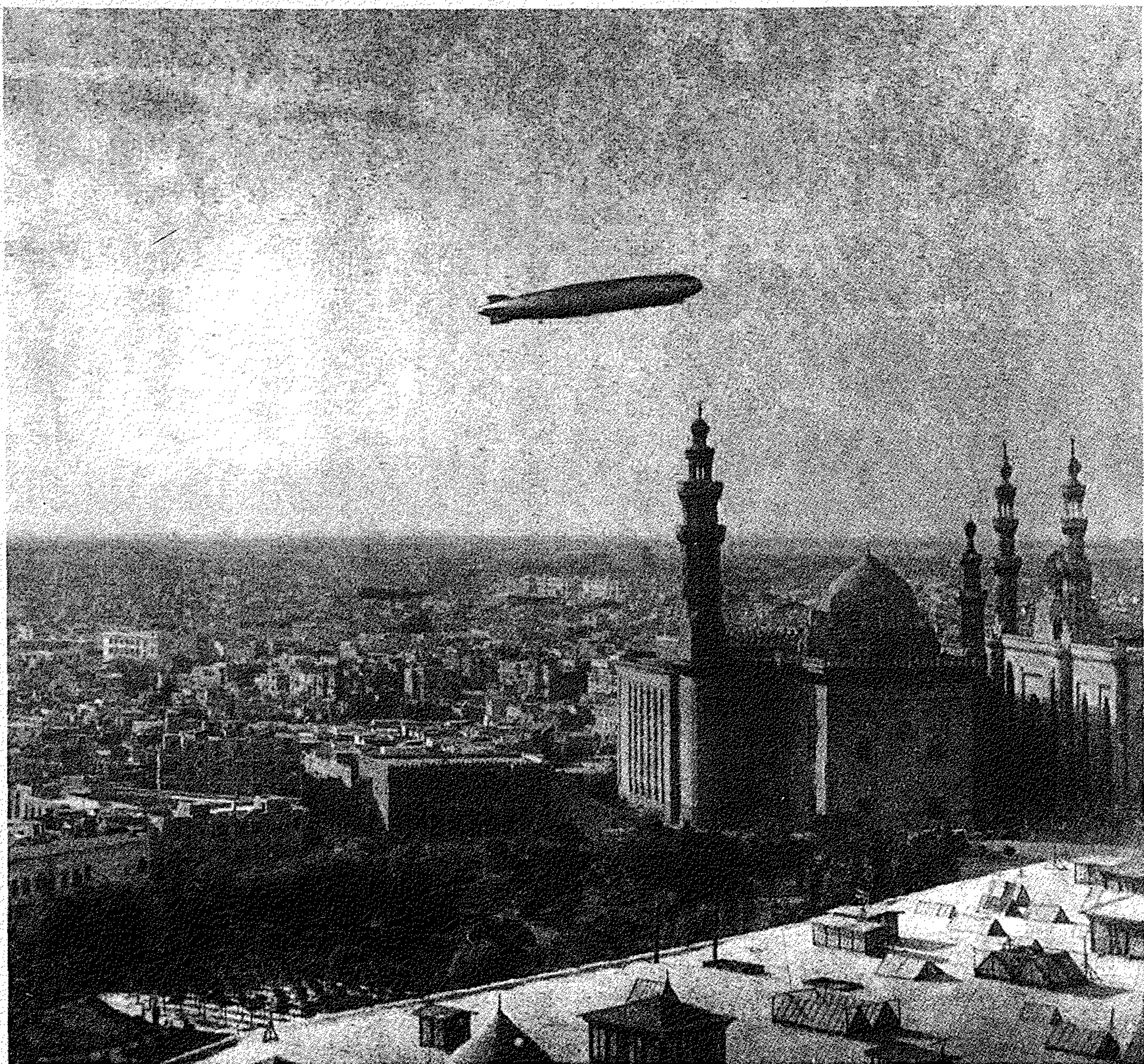


أعلى: المنطاد "جراف تسيلن" مُحلّقاً فوق القُدس قبل ظهَر يوم ١١ إبريل ويرى فى الصورة تحت دَقَّتَه تماماً برج كنيسة "دورمن سيون" التى بُنيت منذ ٣٠ سنة عند زيارة الإمبراطور غليوم لفلسطين.

Above: The Graf Zeppelin flying over Jerusalem on the morning of 11th April. The steeple of a church can be seen directly below its rudder. This church was built thirty years earlier at the time of King Guillaume's visit to Palestine.

يسار: صورة أخرى للدكتور أكنر قائد المنطاد جراف تسيلن فى مطار أَلماظة وإلى يمينه معالى وزير الحربية ومن ورائهما وزير ألمانيا المَفْوُض وإلى يسار الدكتور أكنر معالى توفيق دوس باشا فحسن نشأت باشا وزير مصر ببرلين

Left: Another photograph of Dr. Eckener, pilot of the Graf Zeppelin at Almaza Airport. On his right, H.E. the Minister of War and on his left H.E. Tewfik Pasha Doss, Hassan Pasha Nash'at Egypt's Minister in Berlin.

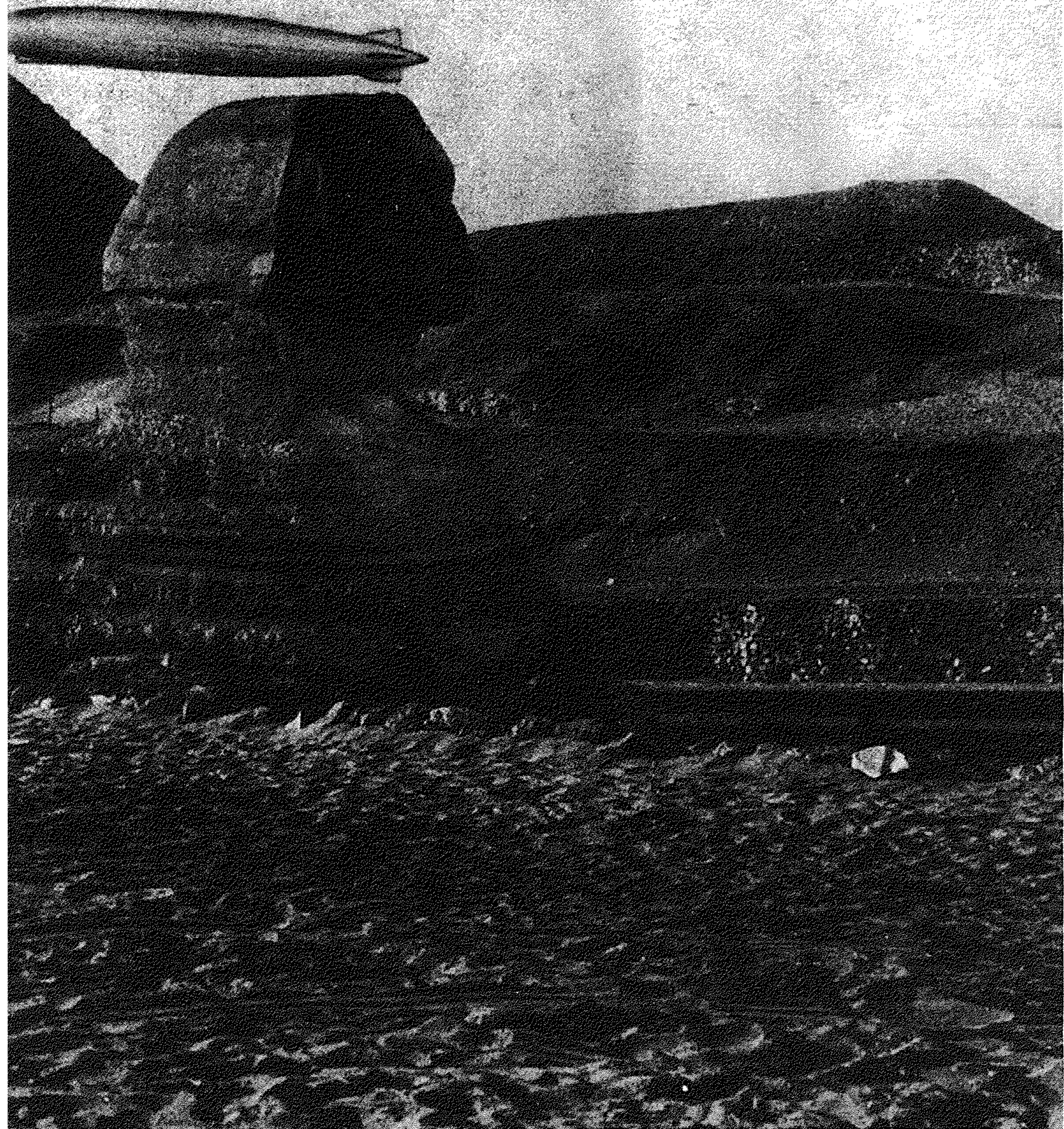


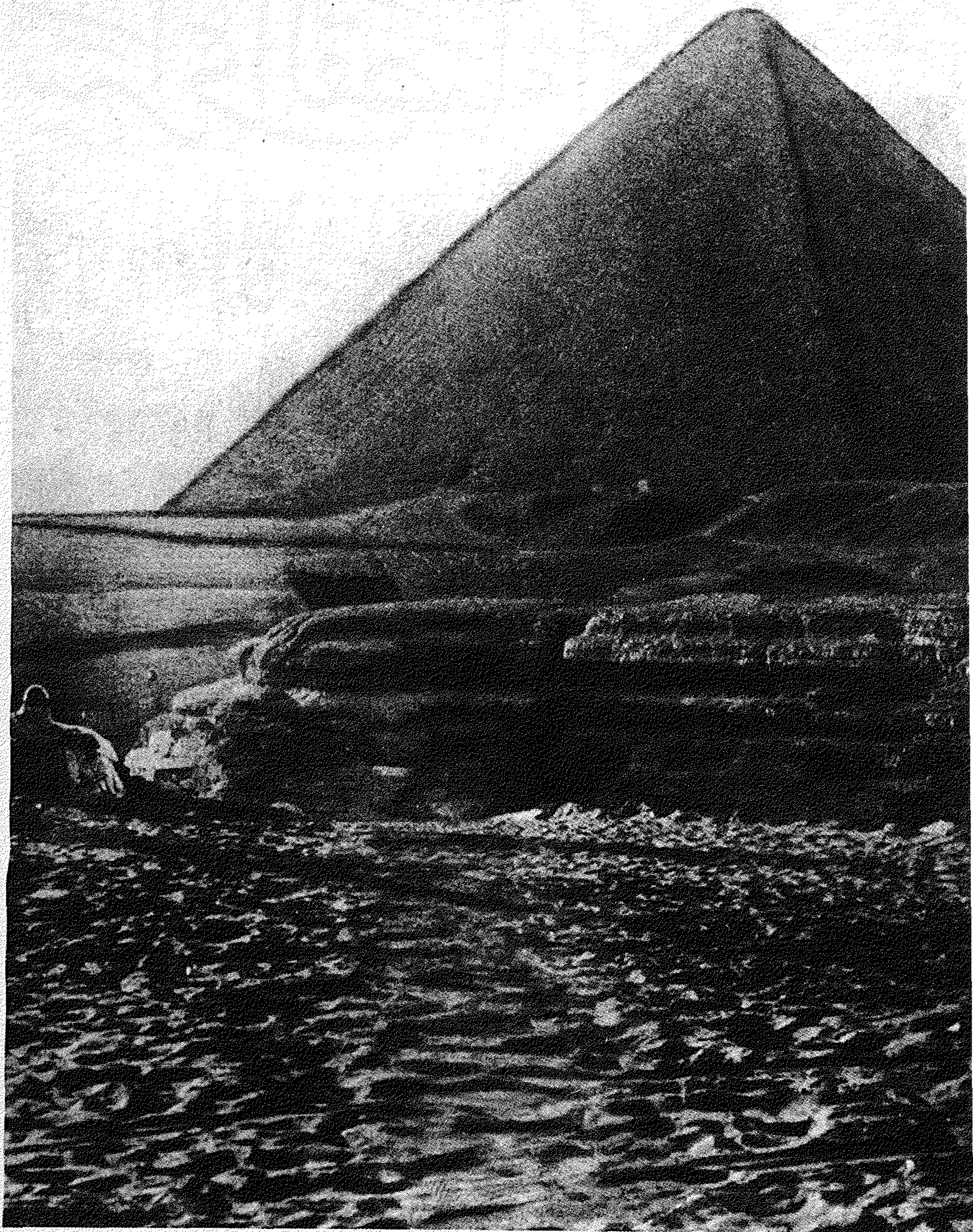
منظر تاريخي جميل جمّع بين الشرق القديم وأمجاد العلم وأعظم مفاخره يُرى فيه مسجد السلطان حسن الأثرى القائم بجوار القلعة ومن ورائه جزء كبير من مدينة القاهرة بمبانيها القديمة والعصرية ومن فوق ذلك المنطاد "جراف تسيلن" متهادياً بخيلاء في الفضاء الفسيح. وقد كان يوماً الجمعة والسبت ١٠ و ١١ إبريل الجاري من الأيام التاريخية في العاصمة أمضاها سكّانها كما يمشون الأعياد الكبرى منتشرين في أطراف الصحراء وفي ميادين المدينة وفوق سطوح مبانيها للتفرّج على أعجوبة فن الطيران في هذا العصر وشاركتهم الطبيعة في سرورهم فكان الطقس جميلاً ملائماً للمنطاد السابح في الجوّ ولجماهير الناس الخارجين للتفرّج عليه.

A beautiful historical view combining the old glory of the East and scientific progress: the ancient mosque of Sultan Hassan next to the Citadel and a large part of Cairo in the background with its modern and old buildings. The Graf Zeppelin flew over Cairo on both 10th and 11th April. Those were memorable days for the inhabitants who spread from the desert to the squares in order to see the wonder of aviation at that time. The fine weather also contributed to the event with clear skies.

صورة فريدة تاريخية تُرى فيها أعجوبة هذا العصر مُخلِّقاً فوق الأهرام وأبى الهول.

A unique and memorable photograph of the wonder of this age flying over the
Pyramids and the Sphinx.

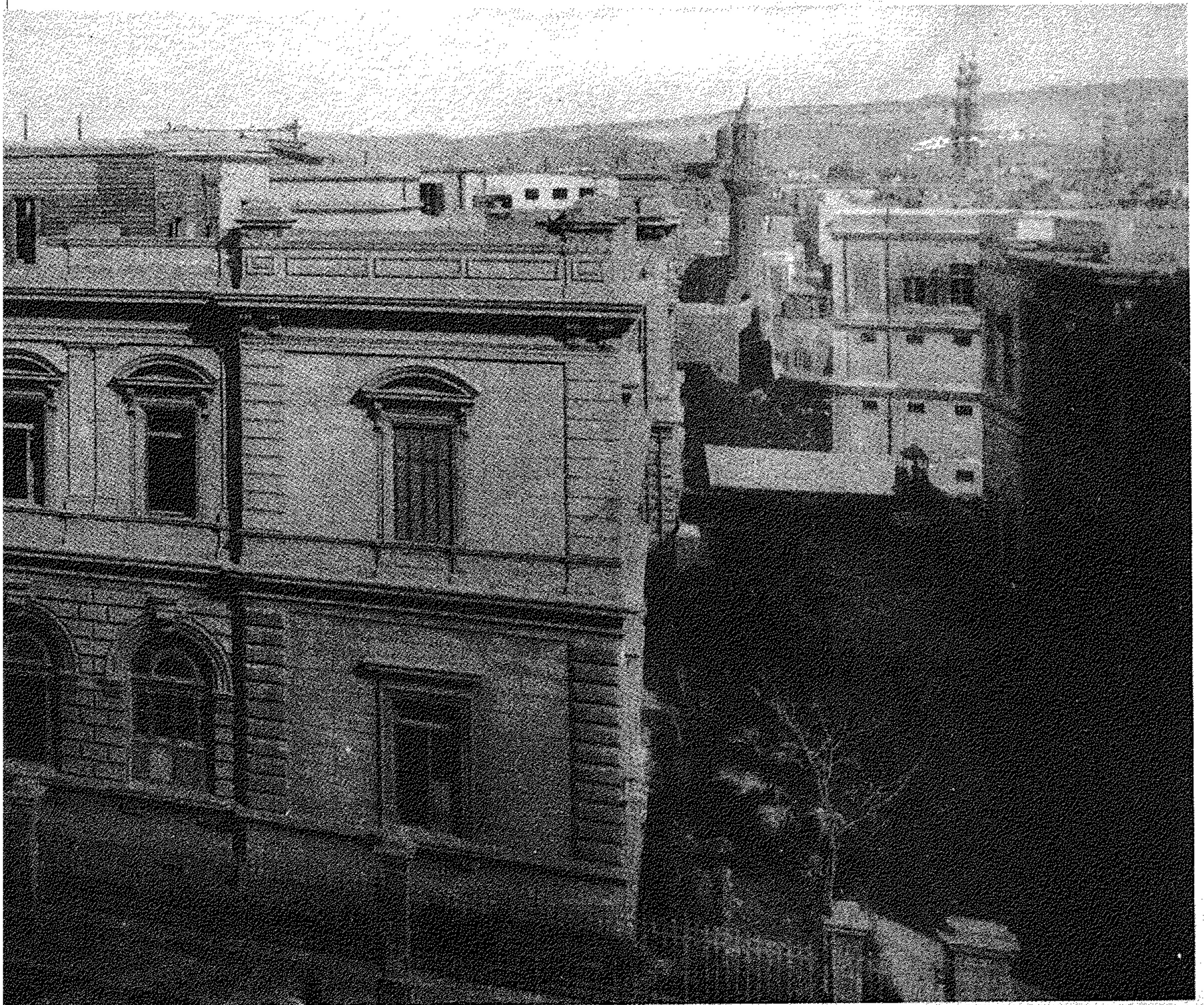




سيرة القضاء الاهلي

الاهل في سنة ١٩٢٨

البوم صور تذكارية



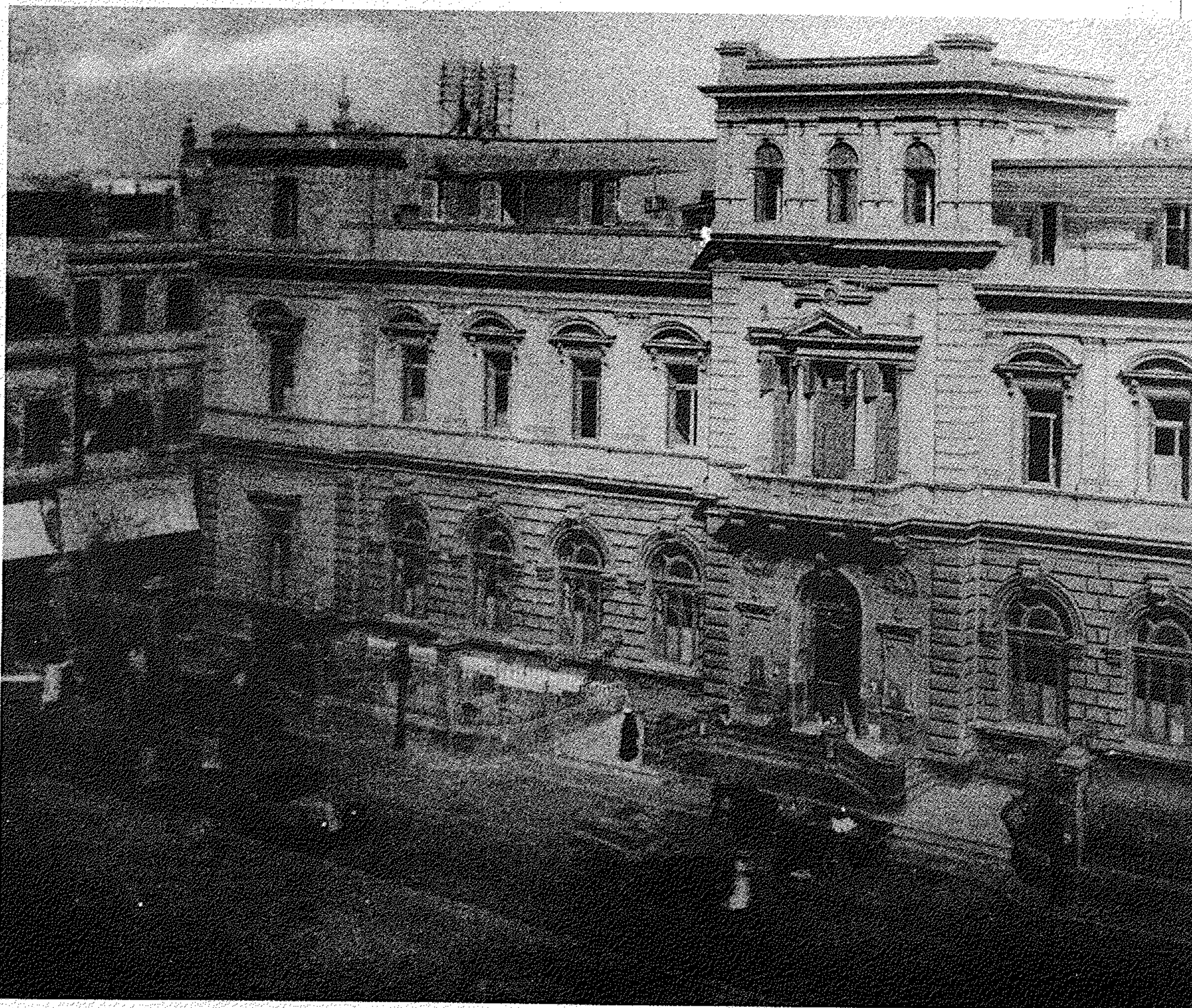
PALAIS DE JUSTICE INDIGENE

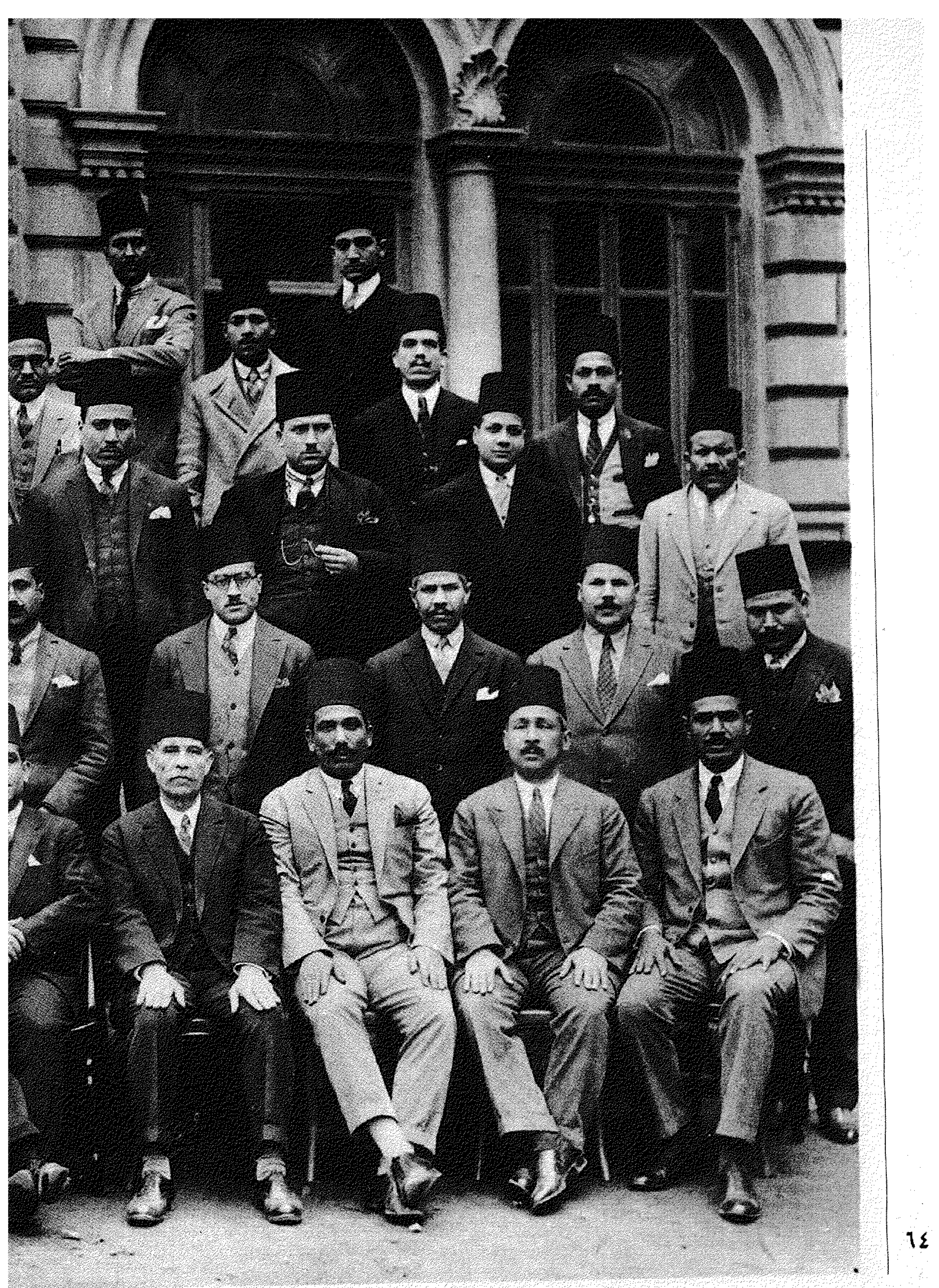
Le Caire 1928

The National Tribunal

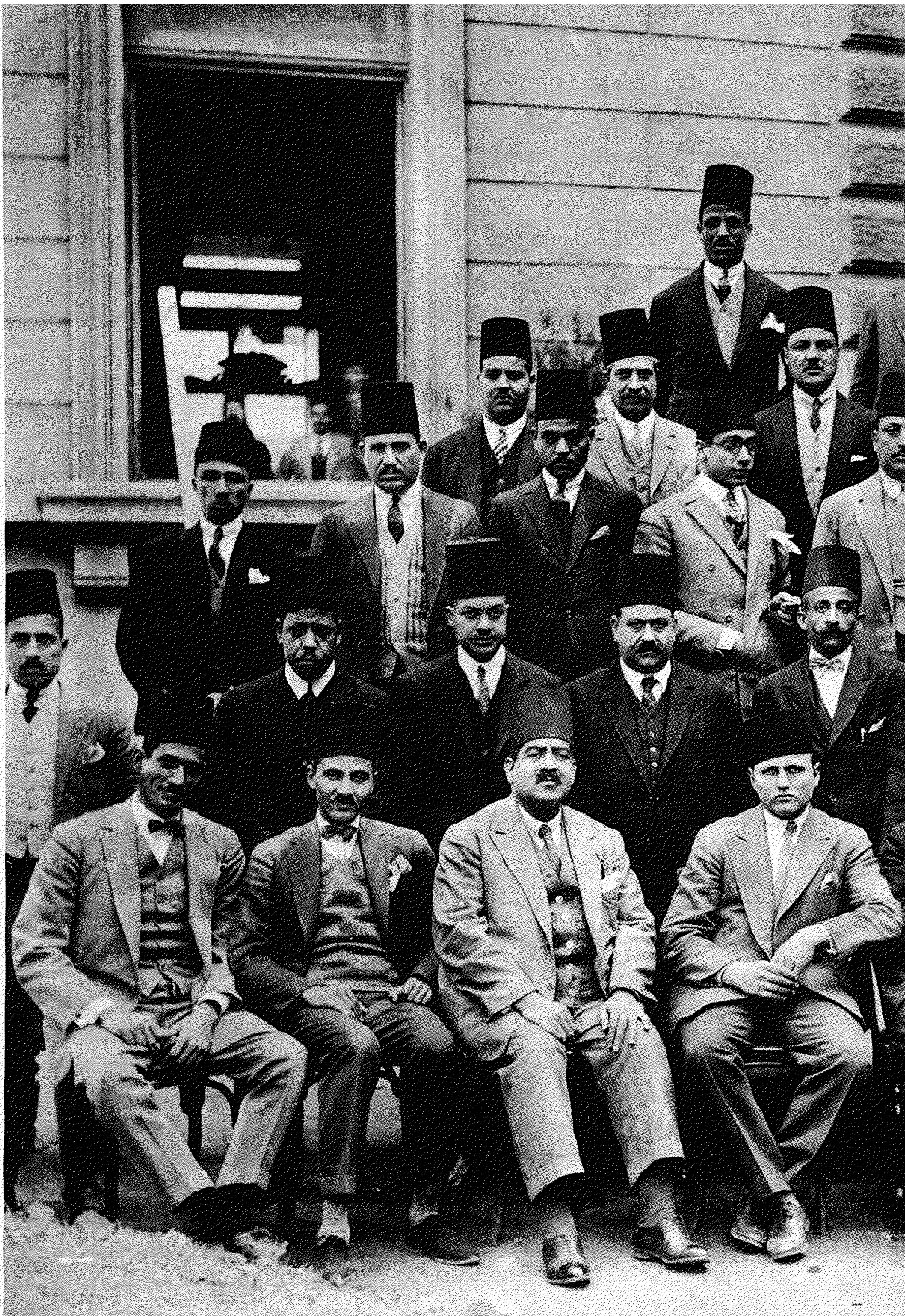
Cairo 1928

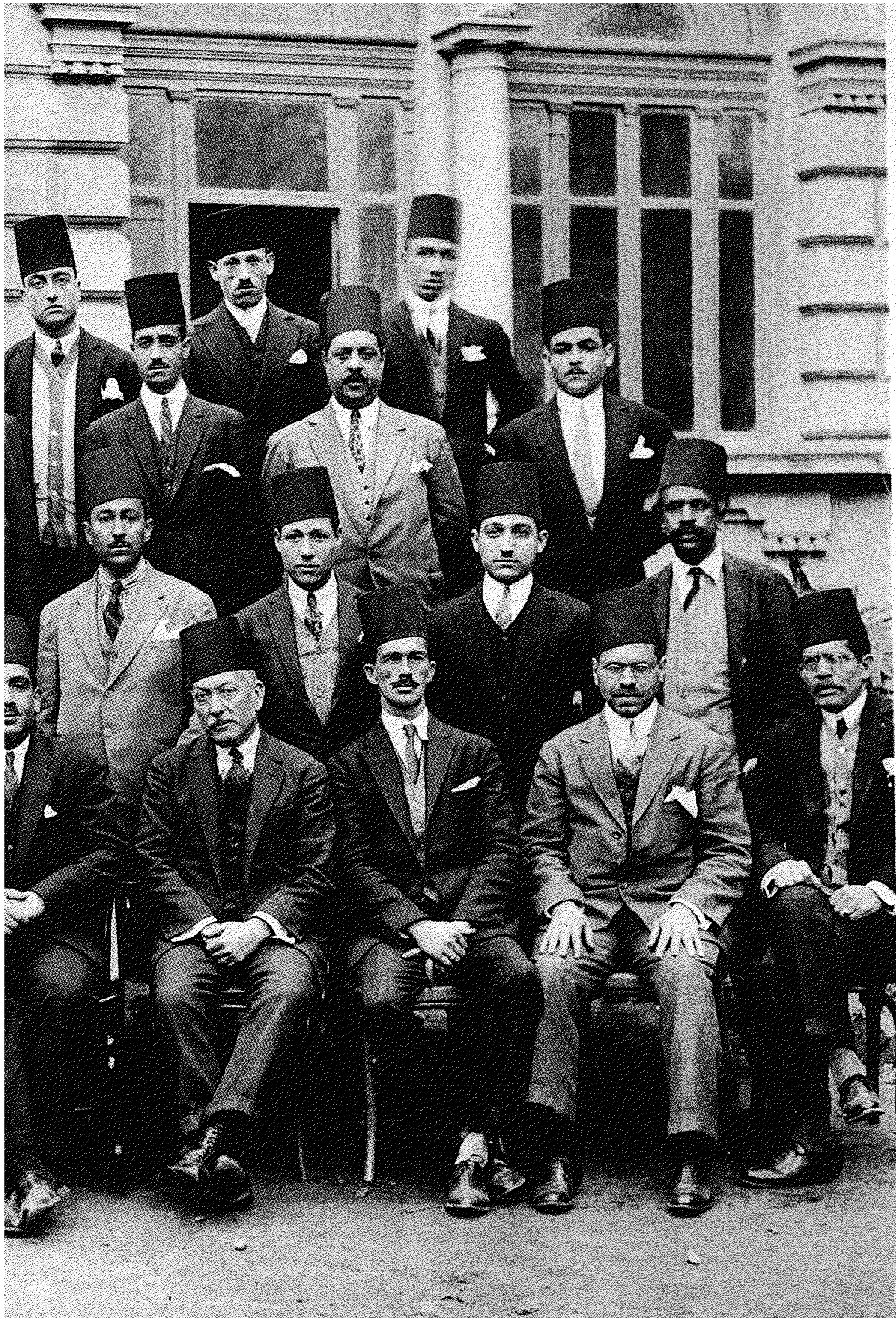
A Photo Album



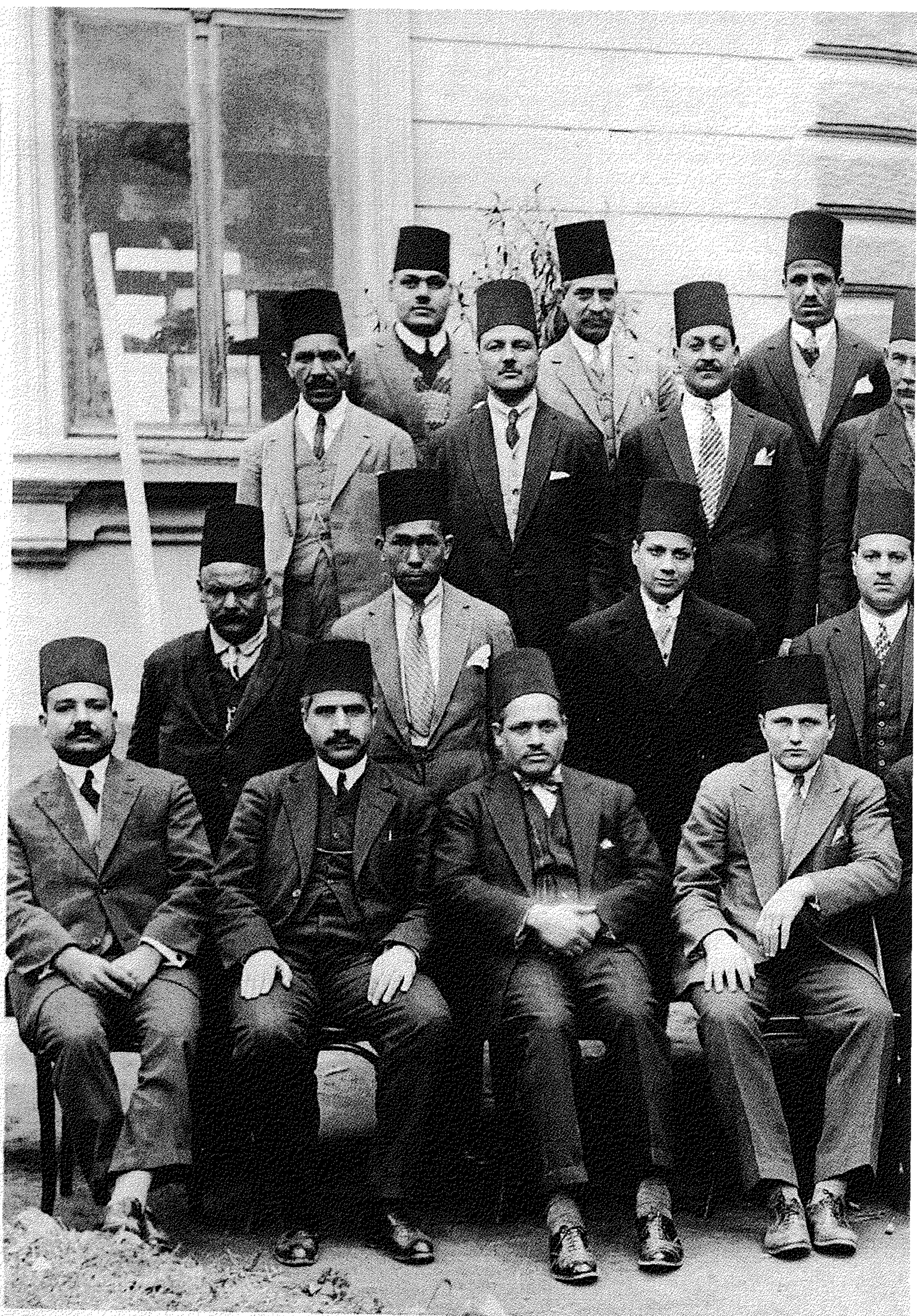


موظفو محكمة الإستئناف الأهلية





موظفو محكمة الإستئناف الأهلية



Employees of the National Court



كتبة المحكمة الابتدائية الأهلية



Clerks of the National Primary Court



مدىرو مكاتب وكتبه محكمة الإستئناف الأهلية



Departments Directors and Clerks of the National Appeal Court



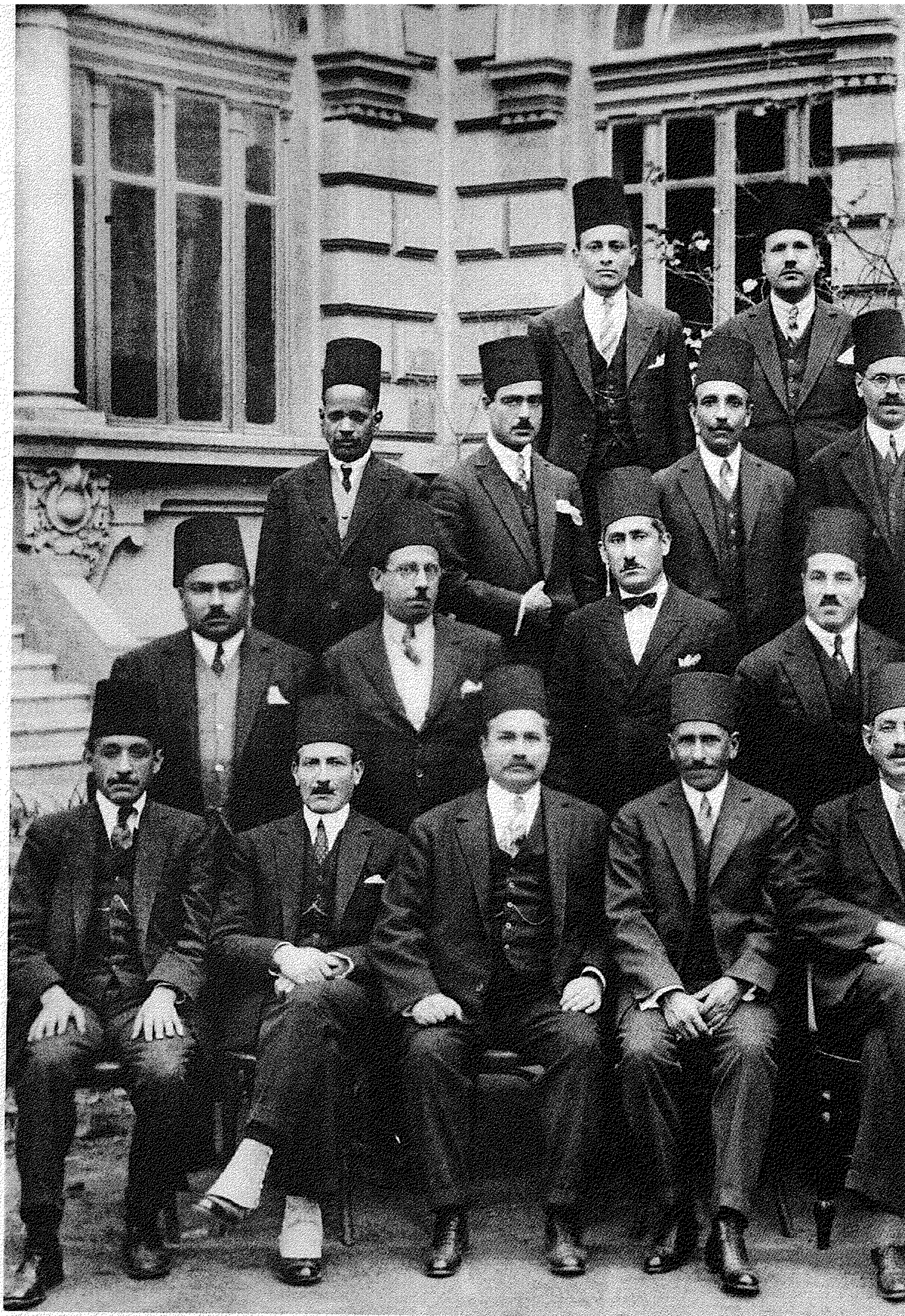
مديرو مكاتب وكتبة محكمة الاستئناف الأهلية



Department Directors and Clerks of the National Appeal Court



مديرو مكاتب وكتبة محكمة الإستئناف الأهلية (أعلى: رئيس القلم حسين بك طلعت)



Departments Directors and Clerks of the National Appeal Court (Above: Director Hussein Bey Talaat)



مستشارو محكمة الإستئناف الأهلية



Counsellors of the National Appeal Court



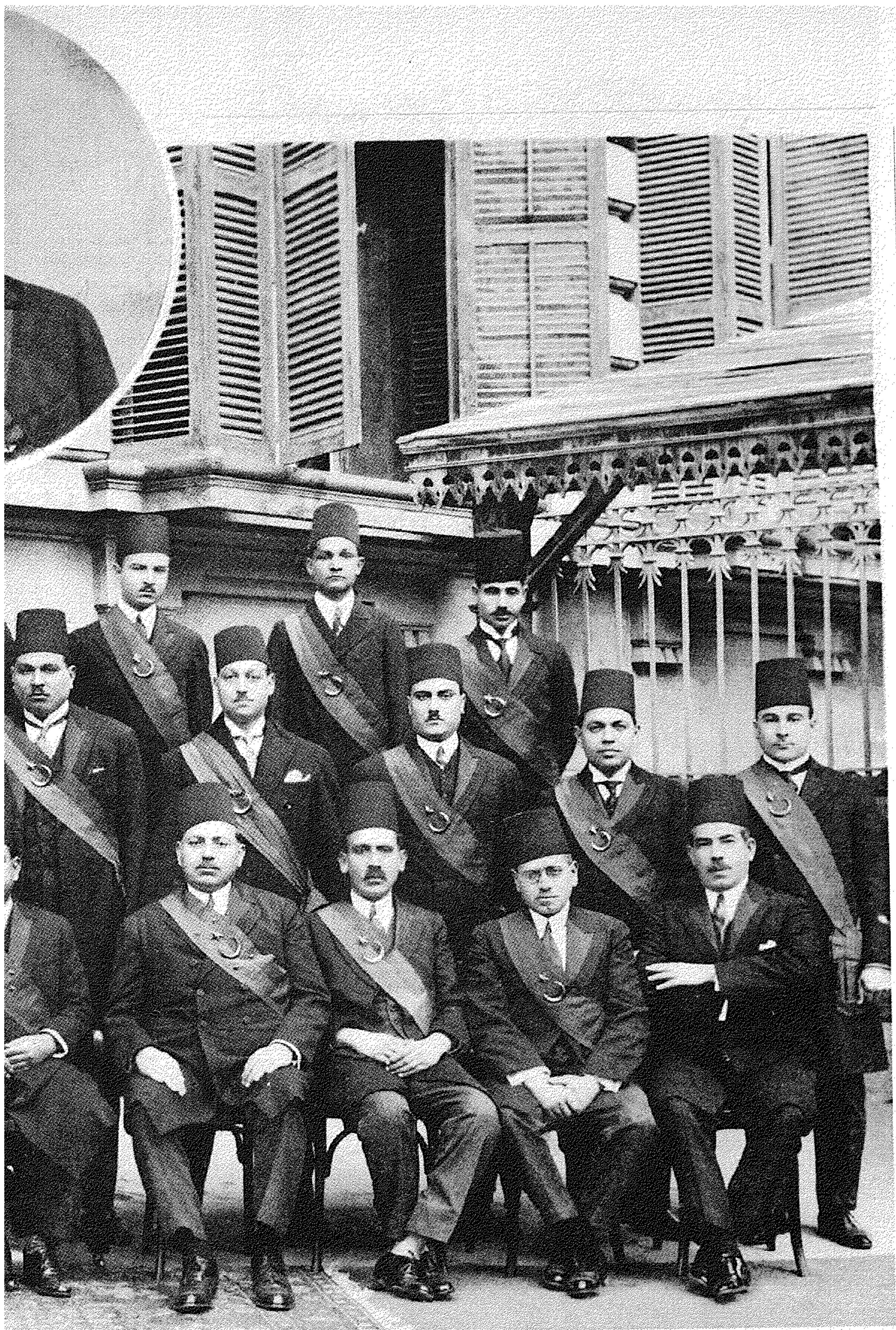
غرفة الإجتماعات بالمحكمة الأهلية







The Superior "Hasbi" Council



المدعى العام طاهر باشا نور ومساعدوه

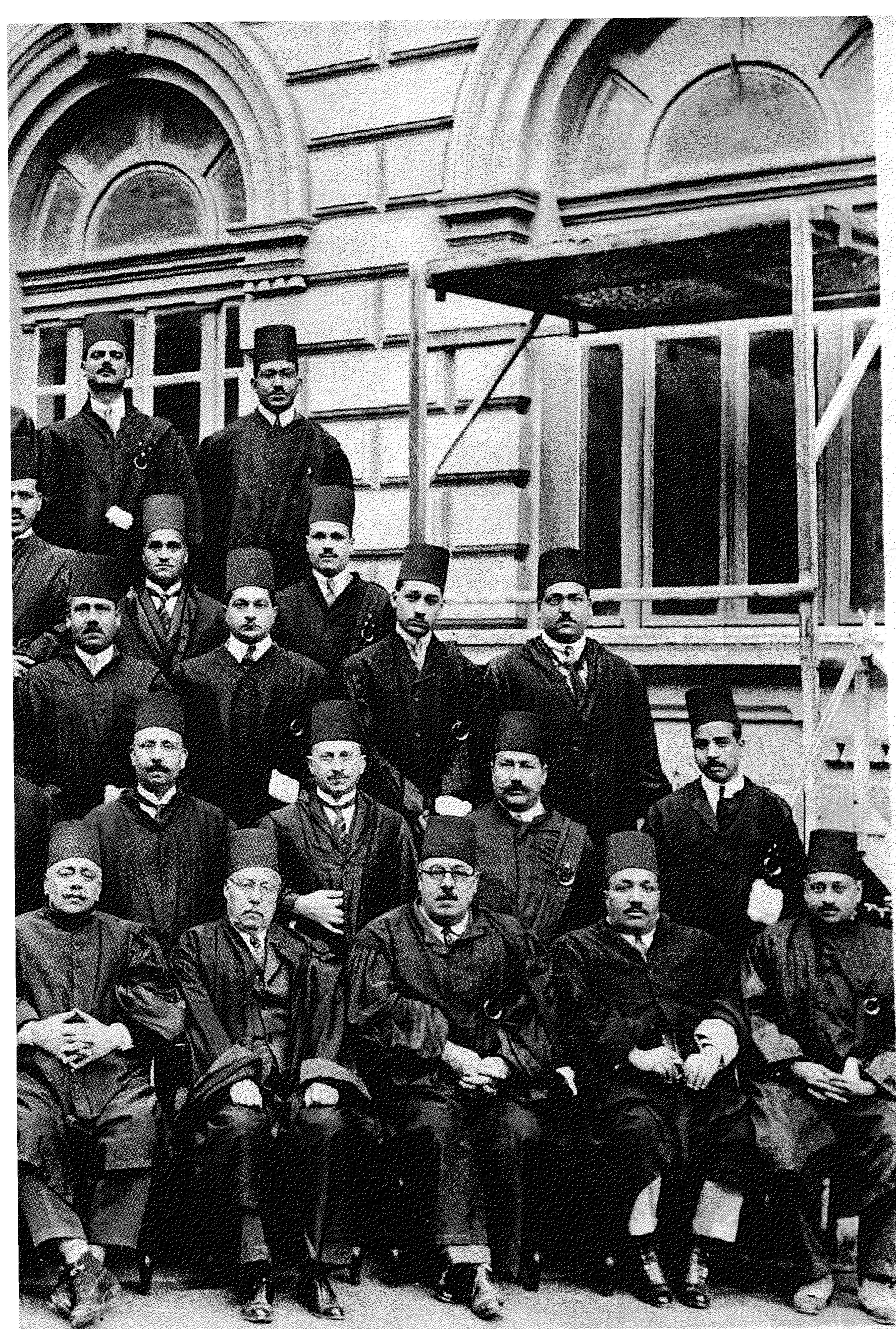


Taher Pasha Nour, the Prosecutor General and his assistants





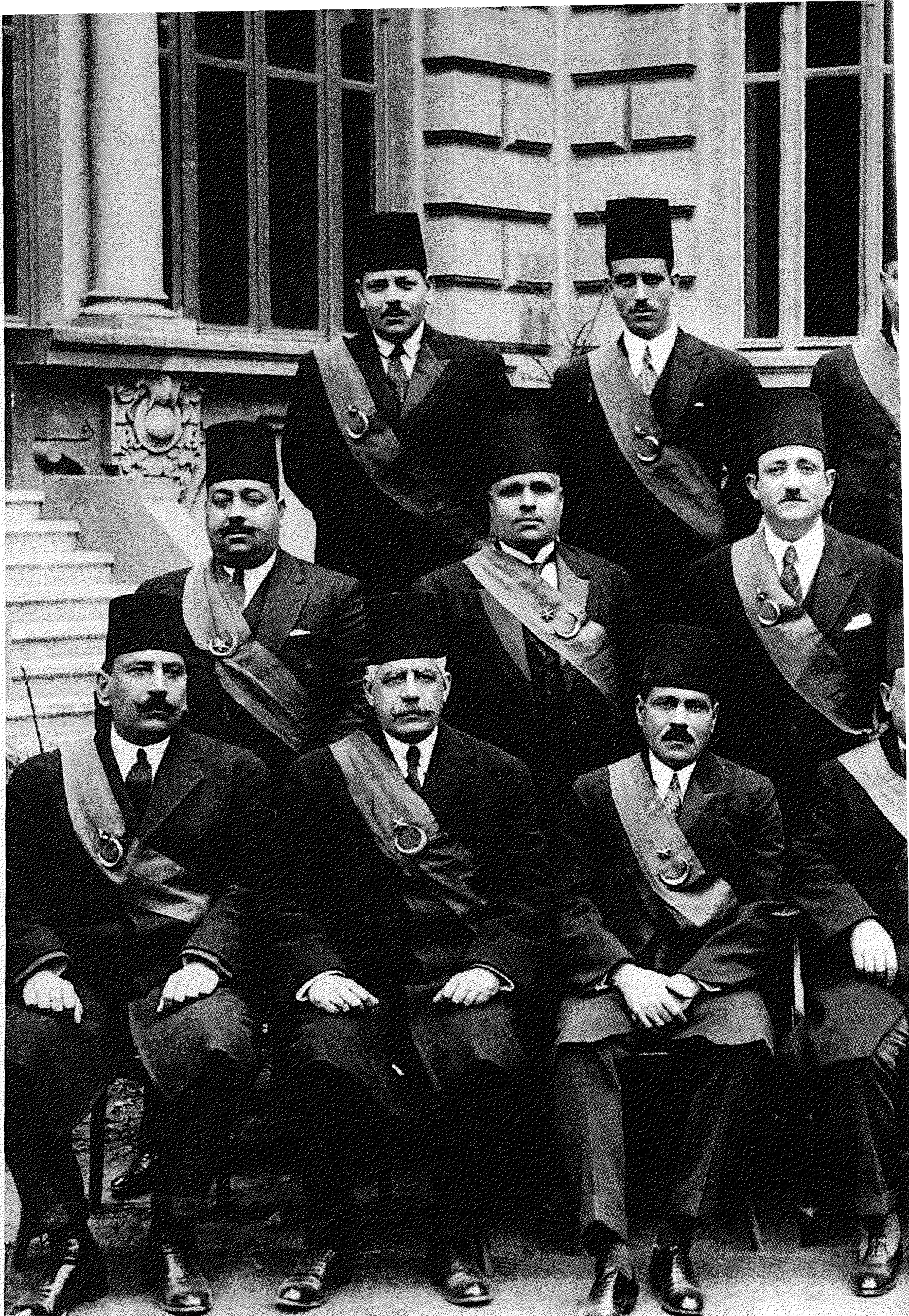
Lawyers



المحامون







Judges of the Primary Court - Cairo (Above: Mohamed Darwish)



الطبيب الشرعي وأعضاء مكتبه



Coroner Doctor and Assistants







صاحب السعادة م. ج. هـ هيوجز المفتش العام وأعضاء مكتبه



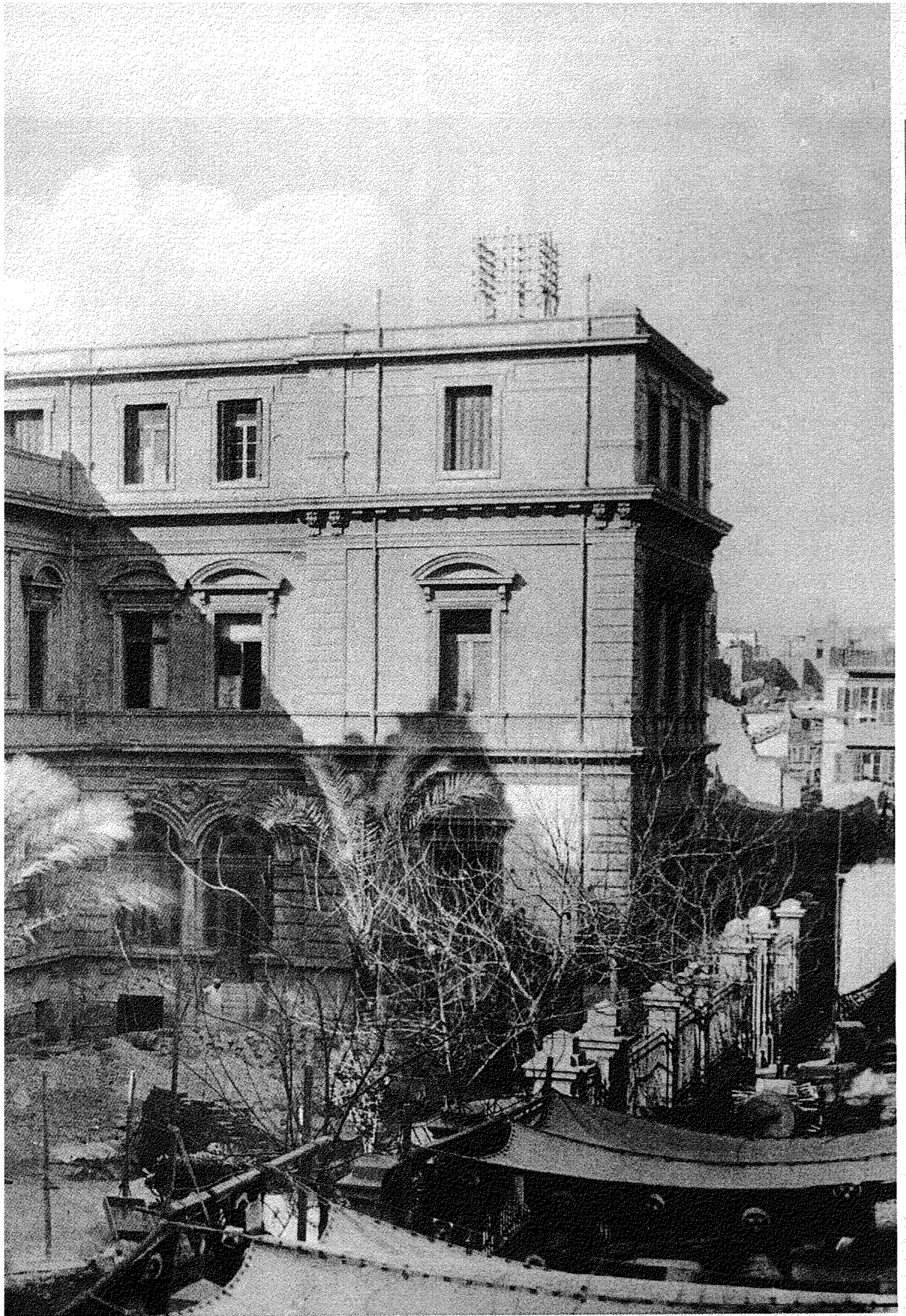
M. G. H. Hughes. C. M. G. Chief Inspector and his Office



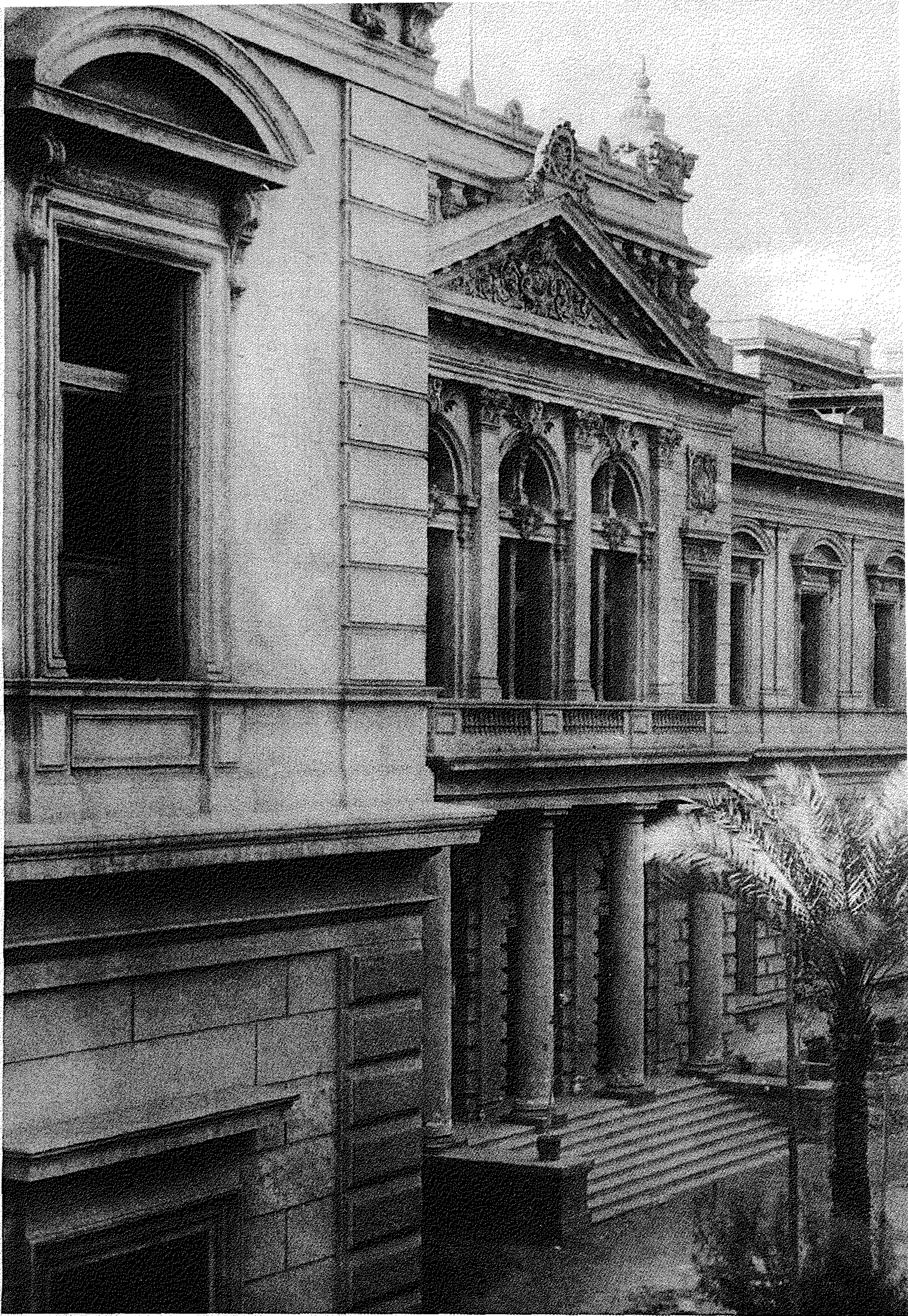
صاحب السعادة أحمد طلعت باشا رئيس محكمة الإستئناف الأهلية وسكرتاريته



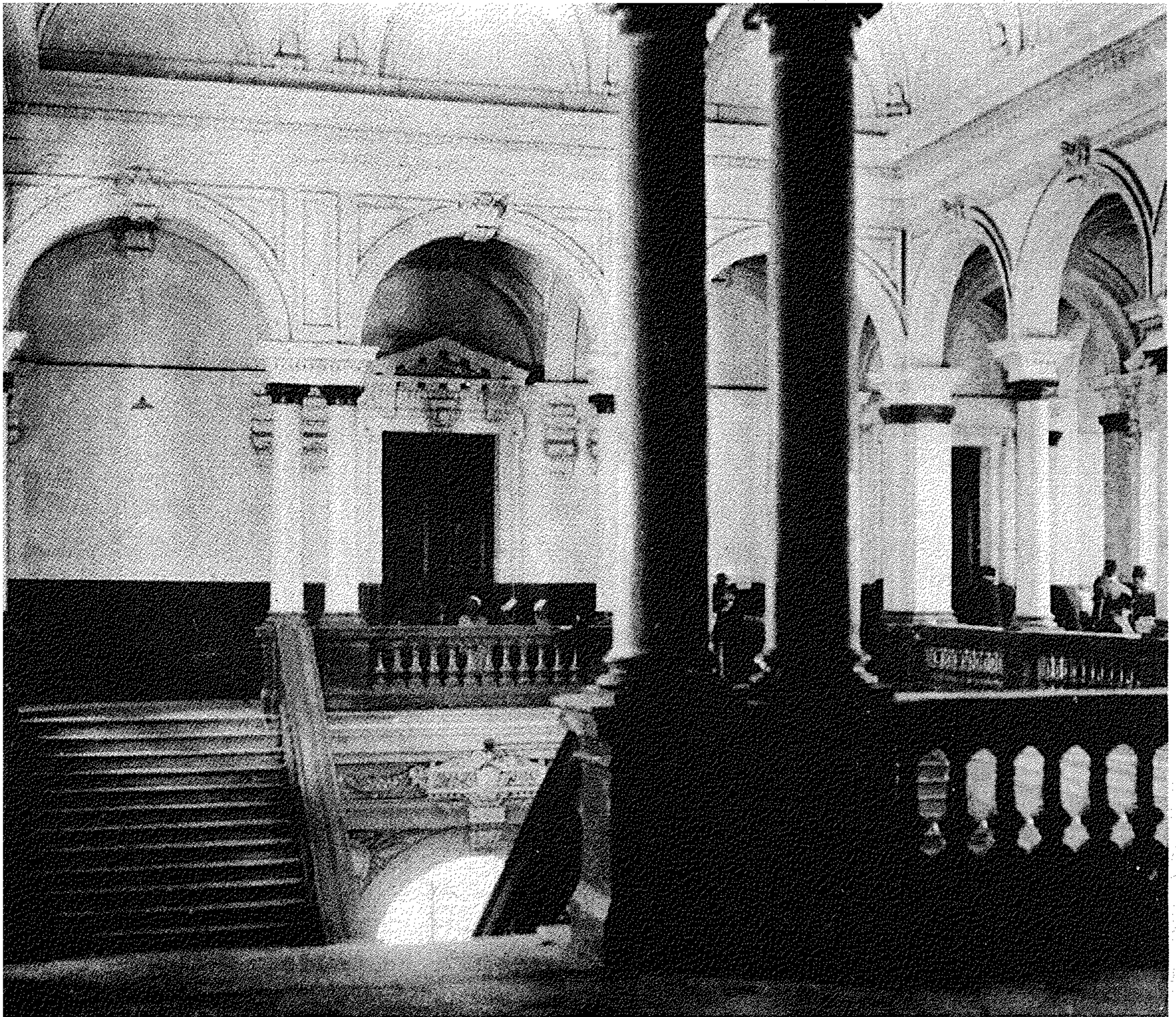
H. E. Ahmed Talaat Pasha, President of the National Court of Appeal, and his secretaries



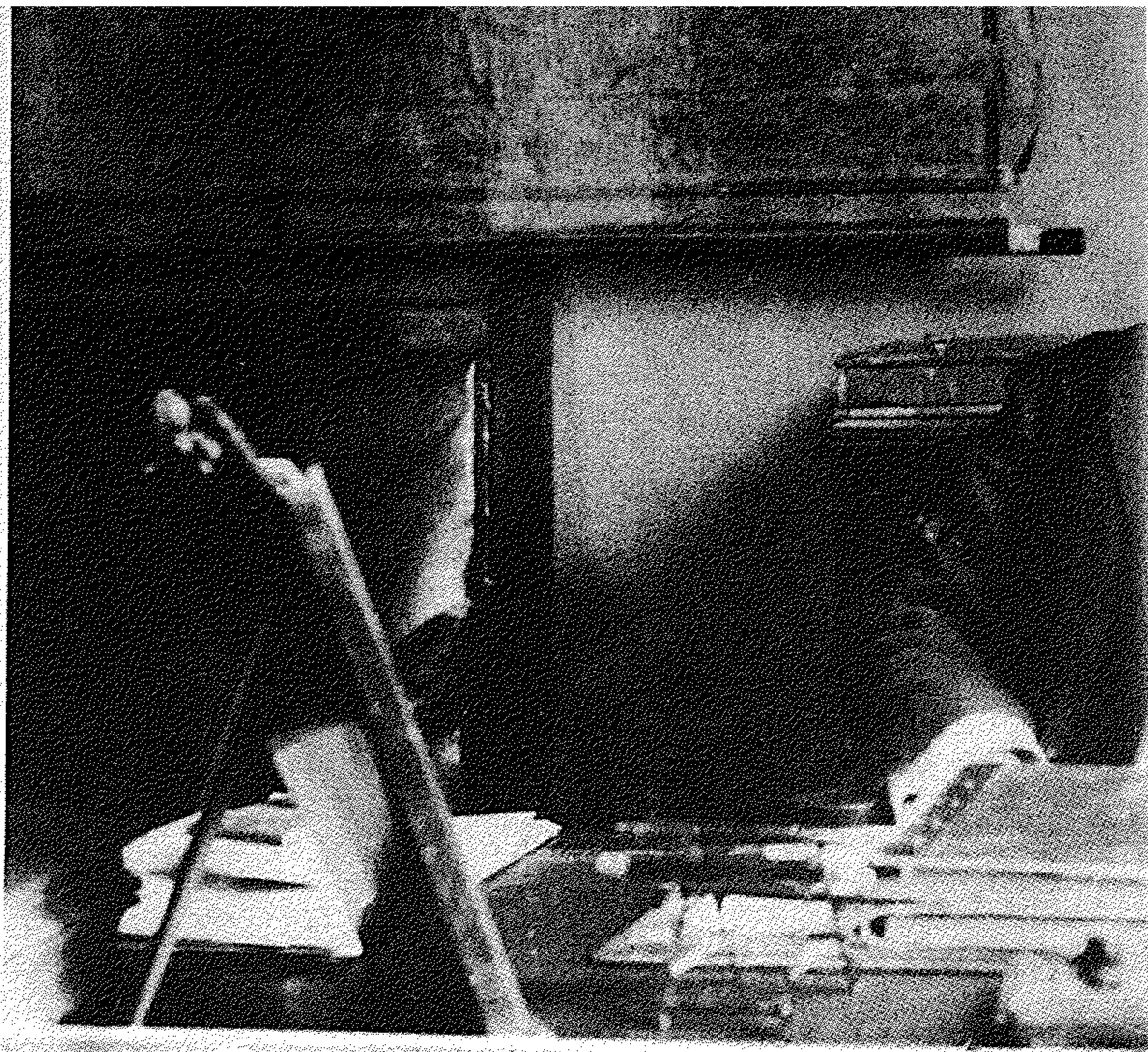
مبنى المحكمة من الناحية الشمالية



The Courthouse, Northern facade



مبنى المحكمة من الداخل (أعلى: صاحب السعادة حسين درويش باشا نائب رئيس المحكمة)



The Courthouse, Interior. (Above: H. E. Hussein Darwish Pasha, Deputy Court Director)



صاحب السعادة احمد طلعت باشا رئيس محكمة الإستئناف الأهلية يرأس الجلسة



H.E. Ahmed Talaat Dasha presiding over the court

مسجد ومدرسة السلطان قلاون وقبته

٦٨٣ - ٦٨٤ هـ (١٢٨٤ - ١٢٨٥ م)

المقامة أمامه والبيمارستان (المستشفى) الذى يكون مع المسجد والقبّة مجموعة عمارية نادرة المثال أمر بإنشائها السلطان الملك المنصور قلاون على جزء من مساحة القصر الفاطمى (الغربى) وكان البدء فى بنائها فى ربيع الآخر سنة ٦٨٣ هـ (١٢٨٤ م) والفرغ منها فى جمادى الأولى سنة ٦٨٤ هـ (١٢٨٥ م) أى فى أربعة عشر شهراً.

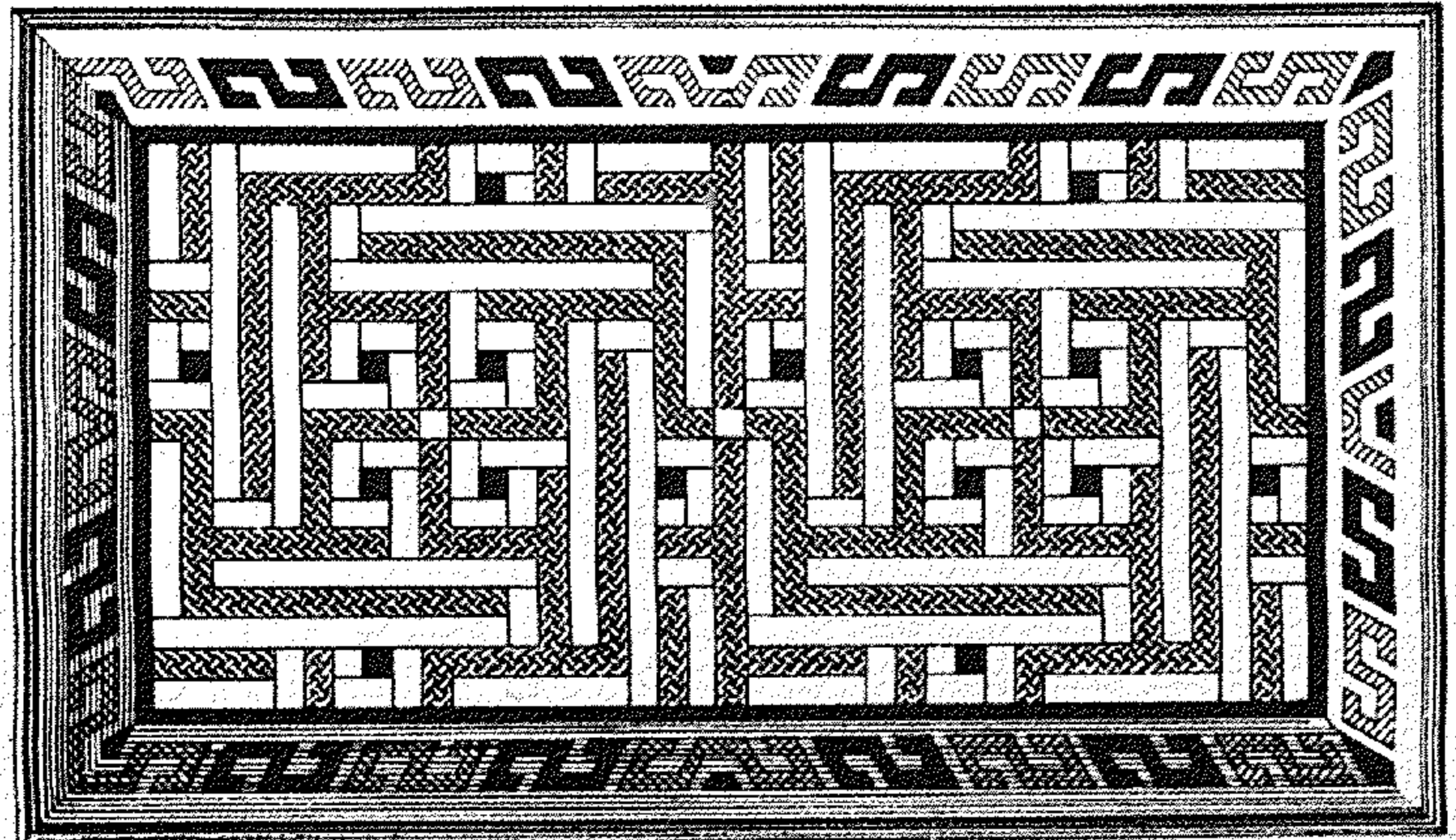
يُشرف المدخل الرئيس لهذه المجموعة الأثرية الرائعة على شارع المعز لدين الله ويكسو مصراعى بابه كسوة نحاسية حُفرت وفُرِّغَت بزخارف جميلة، ويؤدى هذا المدخل إلى مجاز طويل مسقوف يفصل بين القبّة والمسجد وبنهايته باب كان يؤدى إلى البيمارستان الذى جار الزمان على معظم معالمه فلم يبق منها سوى النذر اليسير من بعض قاعاته بعد أن كان واسع الأرجاء فسيح الجنبات.

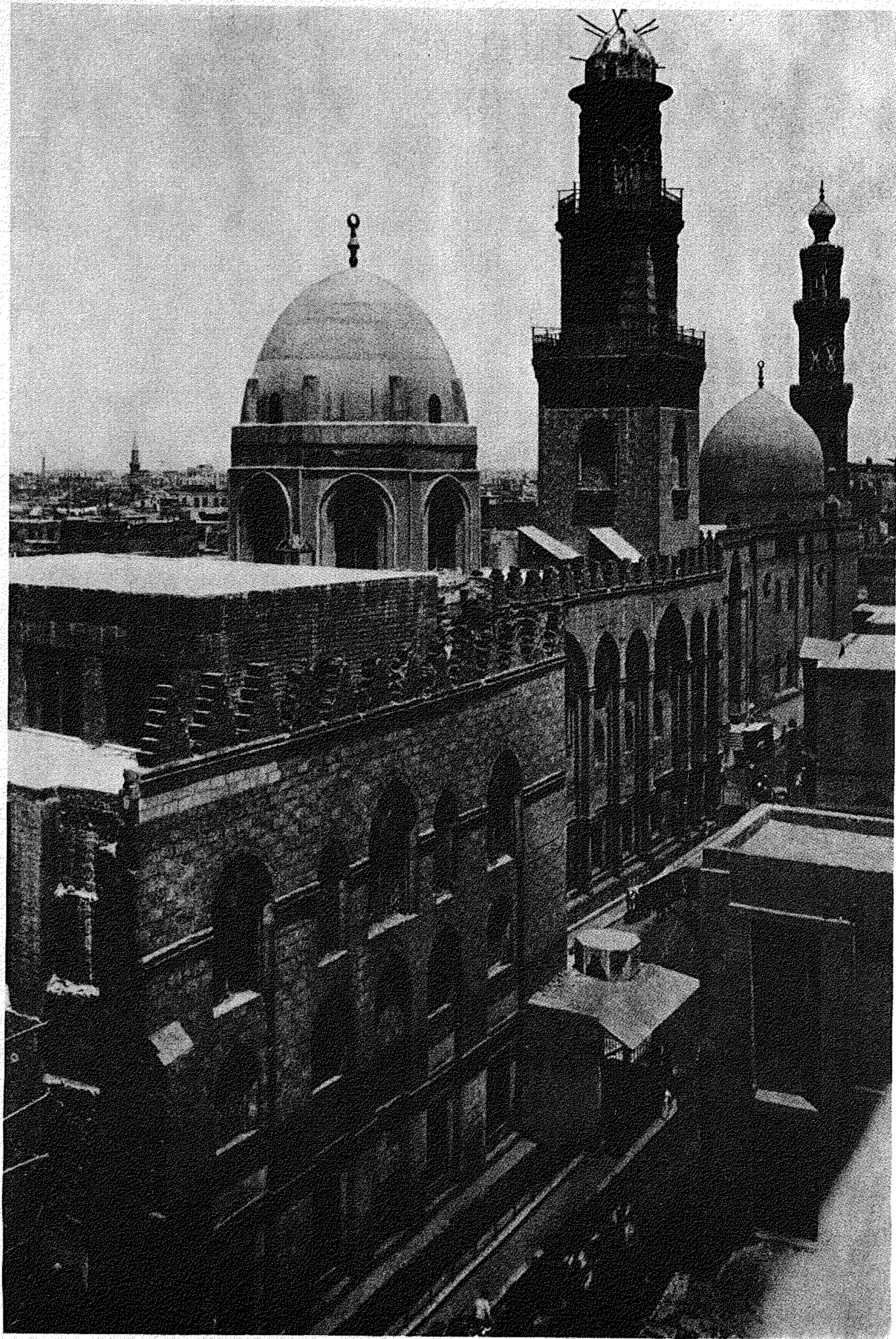
والشام ودام حكمه إحدى عشرة سنة وبضعة شهور حيث توفى سنة ٦٨٩ هـ (١٢٩٠ م) ودُفن فى قبته الآتى ذكرها.

على الرغم من أن نظام وراثته الحكم لم يكن متبعاً فى دولة المماليك حيث كان لا فضل لشخص على آخر إلا بالكفاية الشخصية والمهارة الحربية وكثرة الأتباع والأعوان حكم بيت قلاون مدة طويلة من الزمن ازدهرت فيها العمارة الإسلامية بمصر ازدهاراً عظيماً وأصبح لها طابع خاص تميّز به عن غيره فى سائر الأقطار.

وإذا تناول الكلام وصف هذا المسجد فلا بد من ذكر القبّة

كان قلاون أحد ممالك الأتراك إشتهر صغيراً الأمير علاء الدين أقسنقر بألف دينار ولذلك لُقّب "بالألفى" وآل بعد موت هذا الأمير إلى الملك الصالح نجم الدين أيوب فلقّب "بالصالحى النجمى" نسبةً إلى سيده. وصار من جملة الأمراء وظلّ يترقى إلى أن أصبح أتابك العساكر (كبير الأمراء) فى أيام الملك العادل سلامش بن الملك الظاهر بيبرس البندقدارى. واستمر كذلك إلى أن ولّى الملك بعد خلع الملك العادل سلامش سنة ٦٧٨ هـ (١٢٧٩ م) ولُقّب بالملك المنصور. وما لبث بعد أن هُزم نائب دمشق وقضى على التتار أن استقرت له الأمور فى مصر





إشتمل على كثير من الأقسام لعلاج الأمراض المختلفة وألحق به صيدلية لتركيب وصرف الأدوية للمرضى كما خصص به مكان لتدريس الطب وجعل المنصور قلاؤن هذا بیمارستان مشاعاً للغنى والفقر وهو كما وصفه المؤرخون يُعتبر من مفاخر مدينة الشرق فى القرون الوسطى.

ويقع المدفن على يمين الداخل إلى الجاز المتقدم الذكر وله بابان يؤدي أحدهما إلى صحن مكشوف أهم ما يسترعى النظر فيه الزخارف الجصية البديعة التى خلّى مدخل القبة. والباب الثانى يؤدي إلى المدفن رأسا يغطى الجزء الأوسط منه قبة محمولة على أربعة أكتاف وأربعة أعمدة من الجرانيت ذات التيجان المذهبة. ويكسو الجدران من الداخل كما يكسو أسفال الأكتاف وزرة من الرخام الملون والخردة الدقيقة المطعمة بالصدف يعلوها طراز مكتوب عليه بالذهب آيات قرآنية وتاريخ تجديد القبة سنة ١٣٢٦هـ (١٩٠٨م).

أما الحراب فإن ماحواه من دقة صناعة الرخام وما يشتمل عليه من رسومات هندسية بديعة فجعله فى مصاف أجمل الحاربان

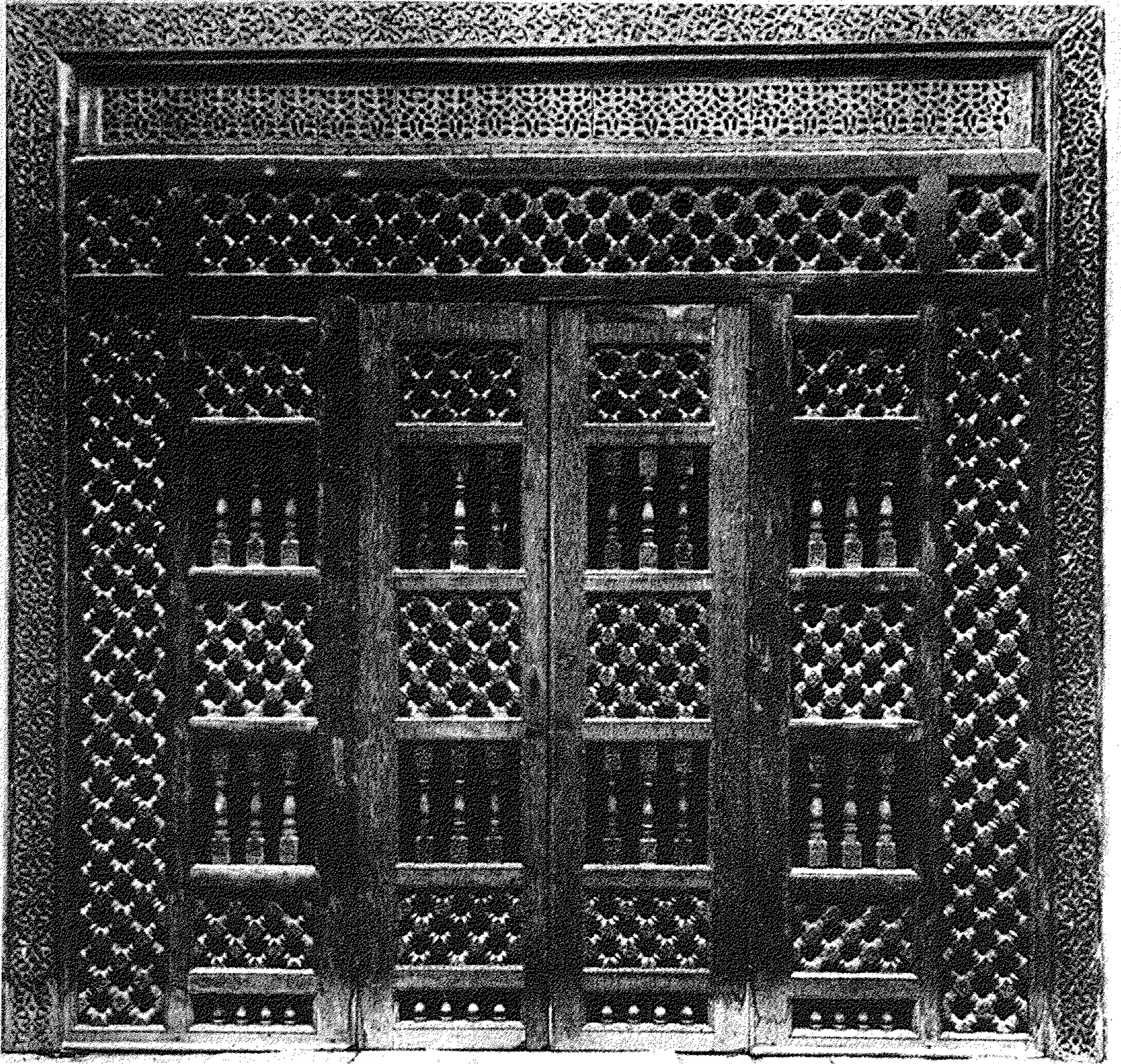
فى مصر إن لم يكن أفخمها. ويزين الجدران من أعلى شبابيك من الجص المفرغ المحلى بالزجاج الملون المشتمل على رسومات جميلة. والسقف الذى يحيط بالقبة بعضه مقسم إلى قطع داخل أشكال هندسية والبعض الآخر إلى مربعات وطبال نُقِشت جميعها بالألوان المختلفة يتخللها تذهيب زاده روعة وبهاء.

وبوسط القبة قبر دُفن فيه الملك المنصور قلاؤن وإبنة الناصر محمد. عليه تابوت مكتوب عليه إسم السلطان قلاؤن وآيات قرآنية ويحيط بهذا القبر مقصورة من الخشب الخرت من عمل الناصر محمد.

وقد عُنيت لجنة حفظ الآثار العربية من سنة ١٣٢١ إلى سنة ١٣٣٠هـ (١٩٠٣ - ١٩١٢م) بتجديد هذا المدفن فرمت بعض جوانبه وأصلحت الرخام والزخارف وأكملت الناقص منها وجددت بعض الشبابيك الجصية وأعادت الأسقف إلى أصلها وأقامت عليه قبة على شكل القباب التى كانت تُبنى وقت إنشائها. ولم يفتها أن تثبت هذا التجديد على لوح رخامى مرگب على يمين باب الصحن المؤدى إلى المدفن.

ويقابل بابى المدافن بابان يؤديان إلى المسجد الذى خطط على نظام المدارس وهو مكوّن من إيوانين متقابلين يطلّان على صحن مكشوف أكبرهما إيوان القبلة الذى تتكون وجهته من ثلاثة عقود محمولة على عمودين من الرخام وينقسم هذا الإيوان إلى قسم أوسط كبير يكتنفه رواقان جانبيان يفصلهما عنه صفان من العقود المحمولة على أعمدة رخامية وبصدره محراب كان يحاكى محراب المدافن إلا أنه فقد بعض معالمه. وقد اذانت طاقيته ووجهة عقده بالفسيفساء المذهبة. ويجاور المحراب منبر خشبى بسيط أمر بعمله الأمير أربك من ططخ سنة ٨٨٩ هجرية (١٤٨٤م) وكان الإيوان الآخر المقابل لإيوان القبلة قد تهدم وتغيرت معالمه فشرعت إدارة حفظ الآثار العربية أخيراً فى تجديده وإعادته لأصله.

أما وجهة هذه المجموعة الأثرية المشرفة على شارع المعز لدين الله ففريدة فى نوعها وتتكوّن من قسمين البحرى منها وهو الواقع يمين الداخل من الباب الرئيس يكون وجهة المدفن الذى تغطيه القبة أنفة الذكر وبنهاية هذه الوجهة تقوم مئذنة ضخمة ذات ثلاث طبقات جدّت أيام الناصر محمد بن



Wooden screen in Mausoleum of Sultan Qala'un - حاجز خشبي بقبة السلطان قلاون

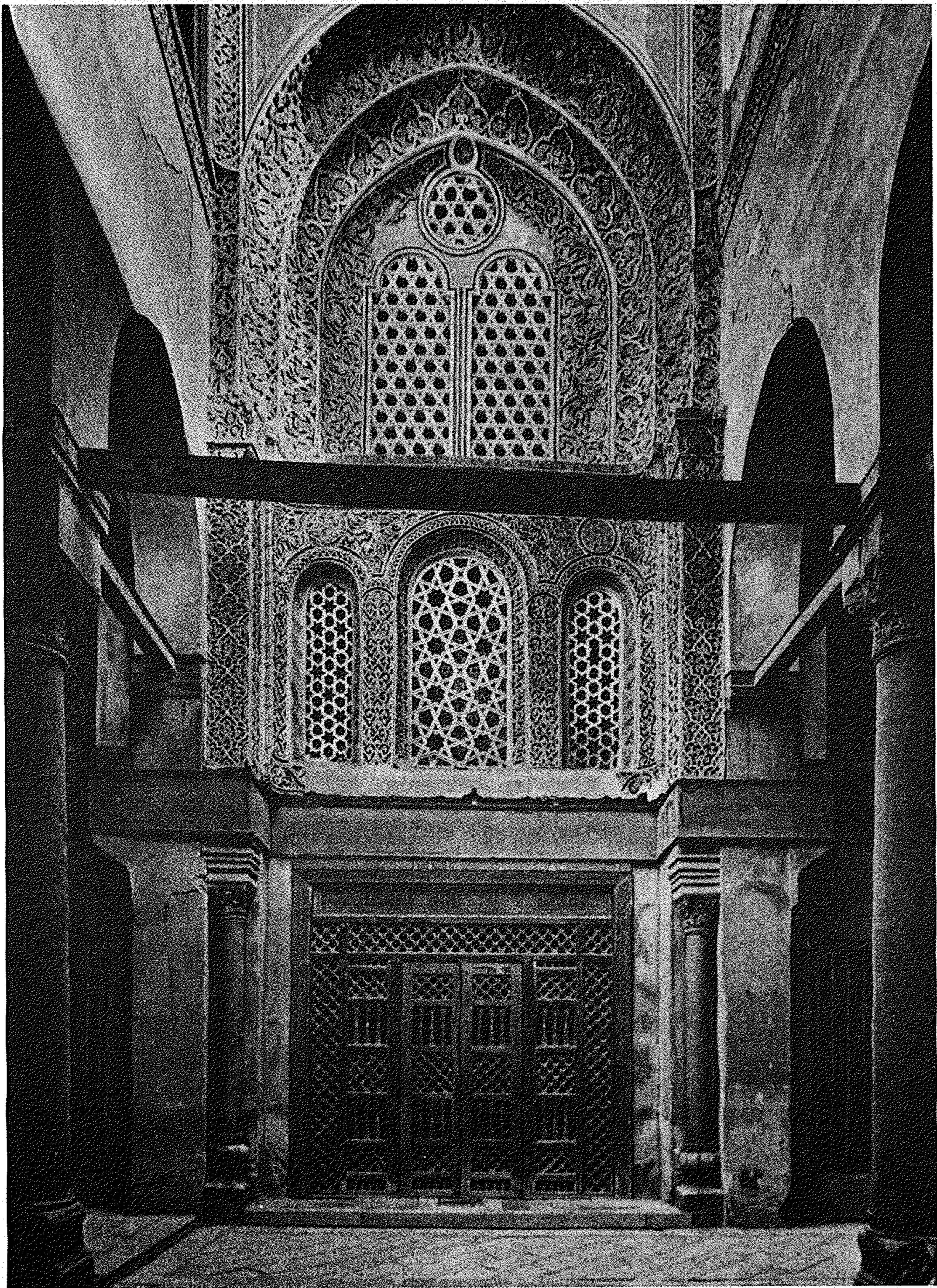
أنشأه السلطان الناصر محمد
على روح والده المنصور قلاؤن.

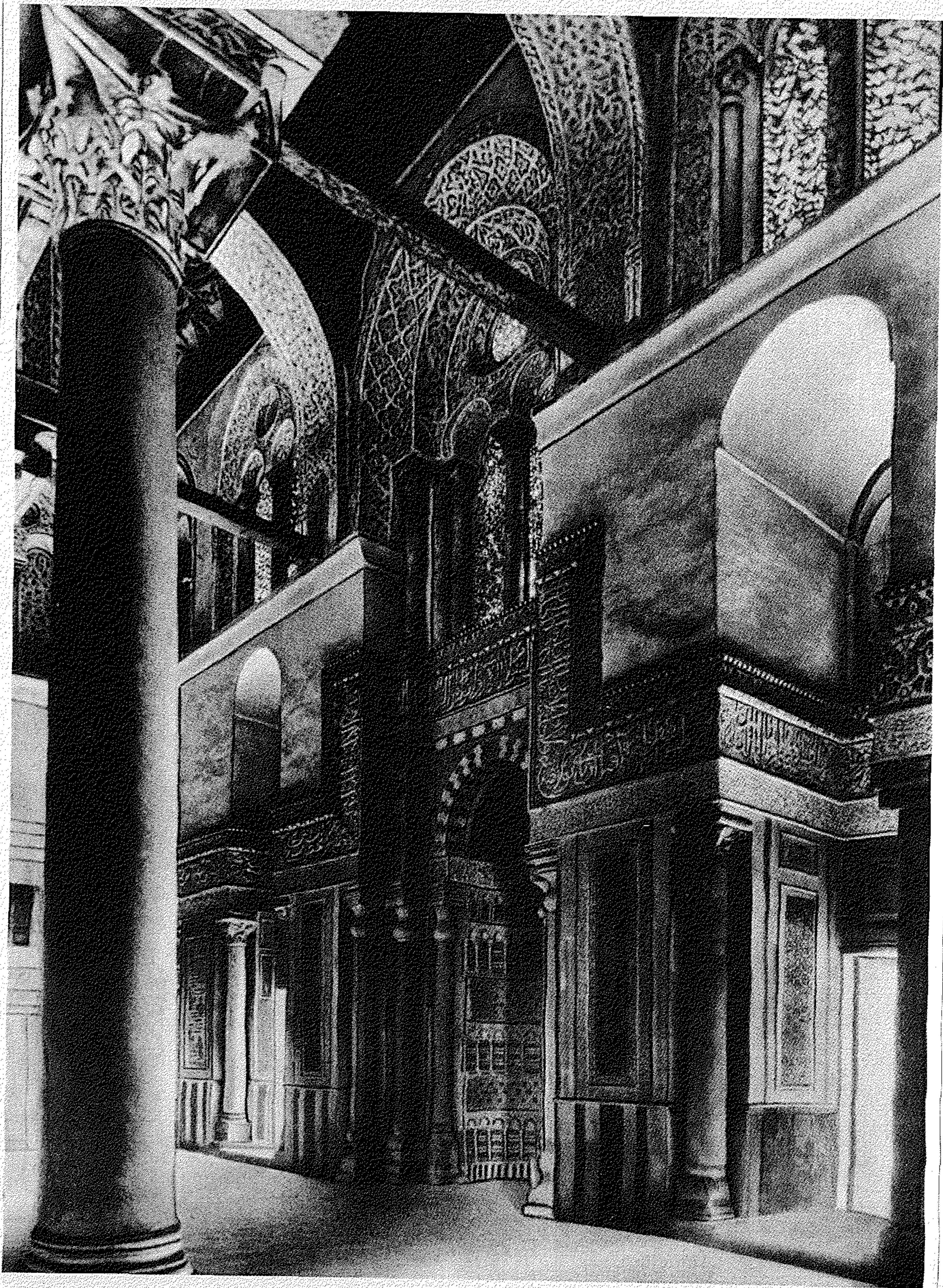
هذا وتتصل وجهة المدفن من
الجهة البحرية بوجهتي مسجد
الناصر محمد ومسجد برفوق
وتتكون منها جميعاً مجموعة
رائعة من الآثار تزهو بوجهاتها
الجميلة وقبابها الفخمة ومناراتها
المرتفعة.

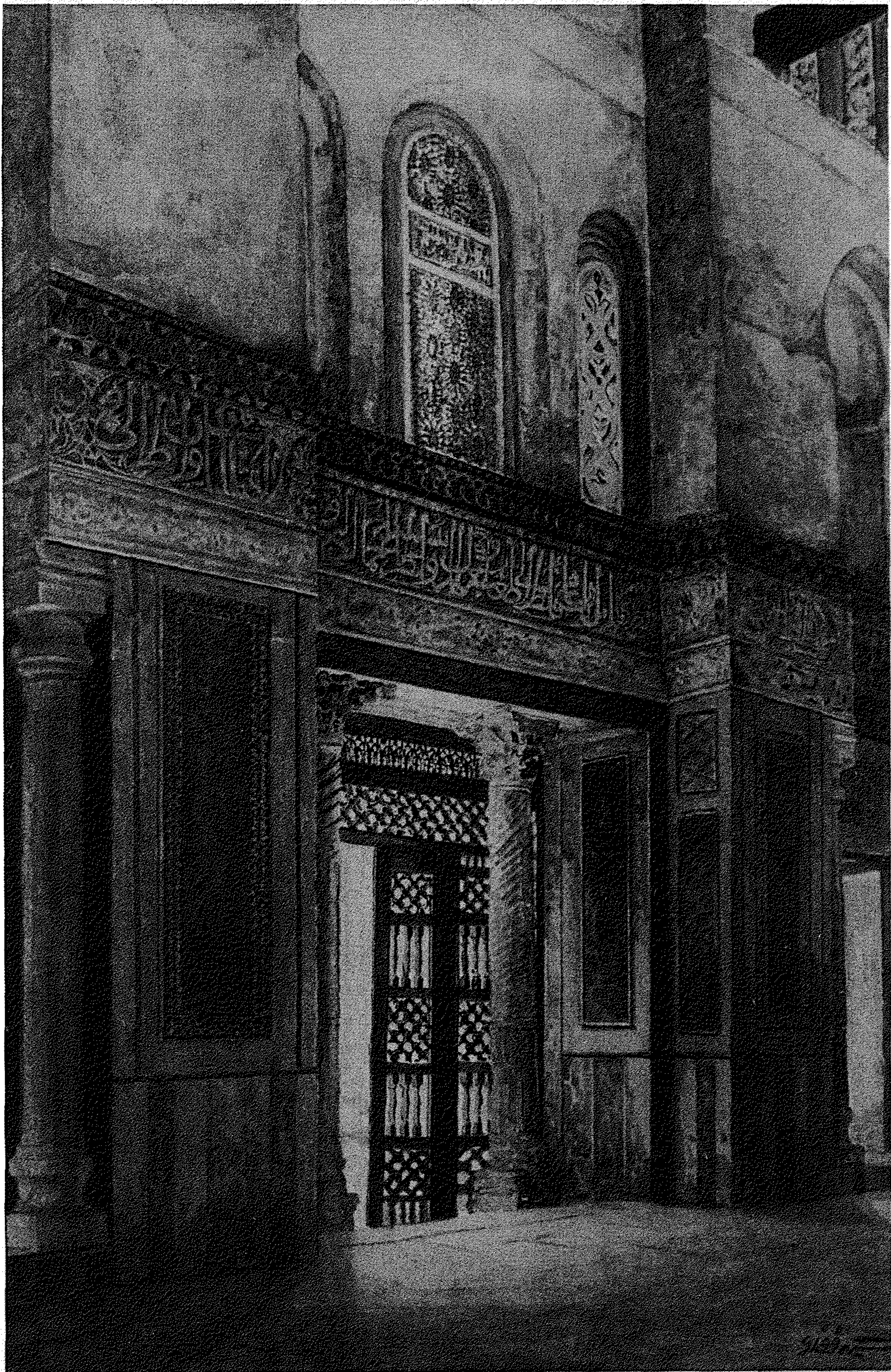
أشكال هندسية جميلة أسفلها
شبابيك أخرى ذات مصبغات
حديدية، ويحلى الوجهة أسفل
الشبابيك الجصية طراز مكتوب به
بخط النسخ المملوكي إسم
المنشيء وألقابه كما يتوجها
شرفات تحلى أوجهها زخارف بارزة.
بلاصق الوجهة البحرية للمدرسة
على يسار الداخل سبيل صغير

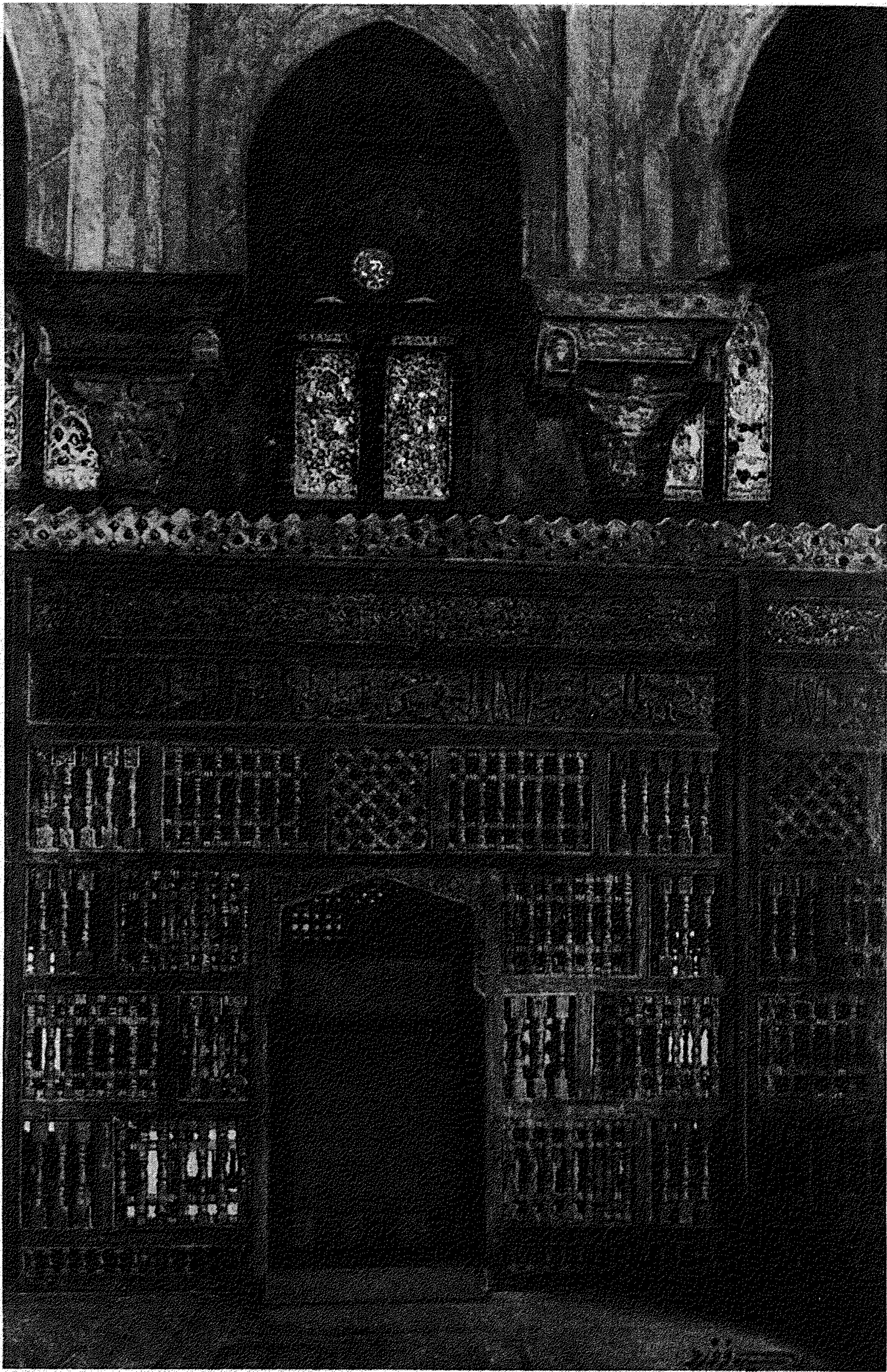
قلاؤن سنة ٧٠٣هـ (١٣٠٣ / ١٣٠٤م)
عقب سقوط أعاليها بزلزال سنة
٧٠٢هـ (١٣٠٣م). والقبلى منها
وهو البارز عن سمت وجهة المدفن
تتألف منه وجهة المدرسة.

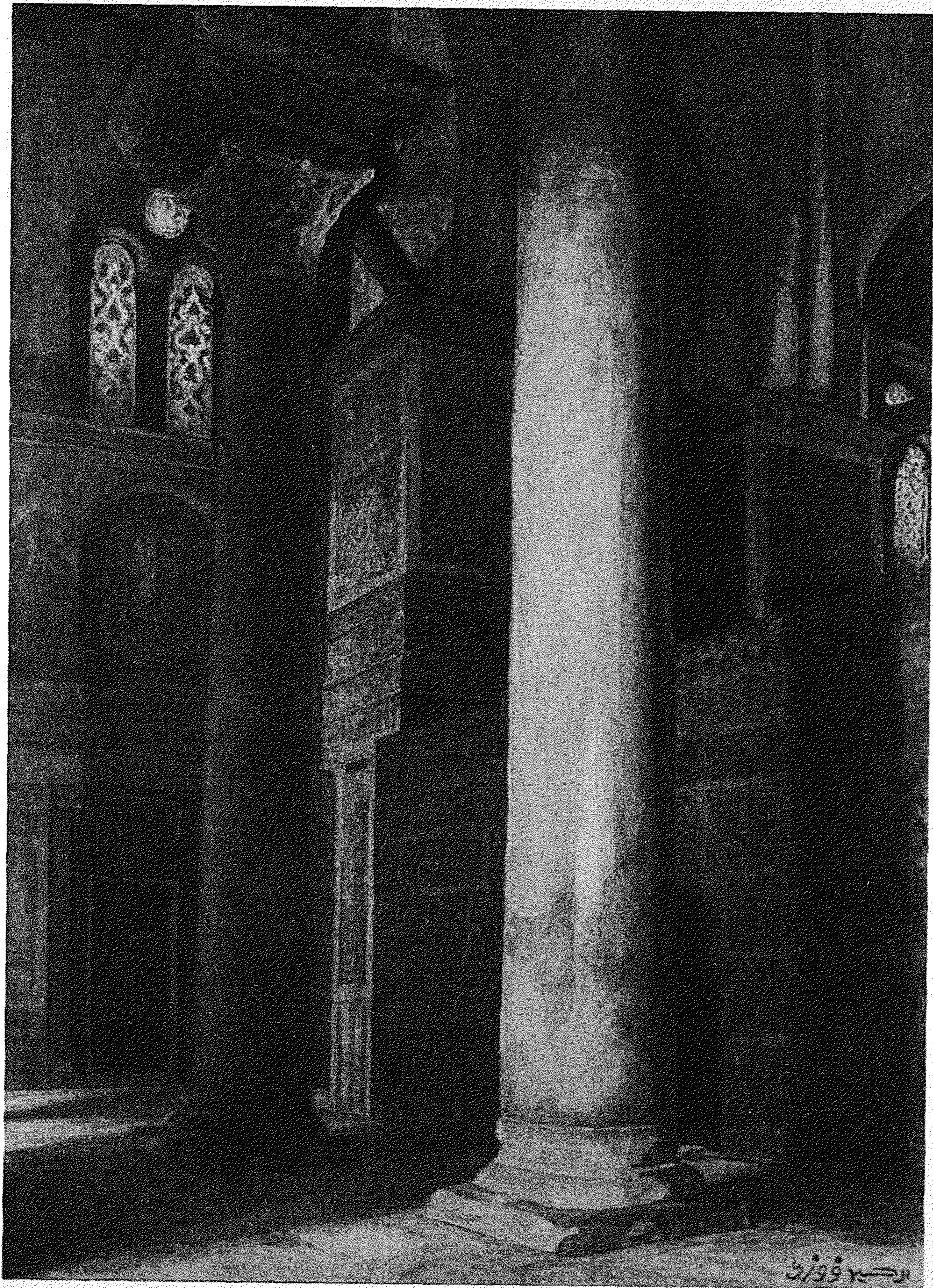
والوجهة بقسميها مقسمة إلى
صفف معقودة محمولة أكتافها
على أعمدة رخامية يتوسطها
شبابيك من الجص المفرغ على



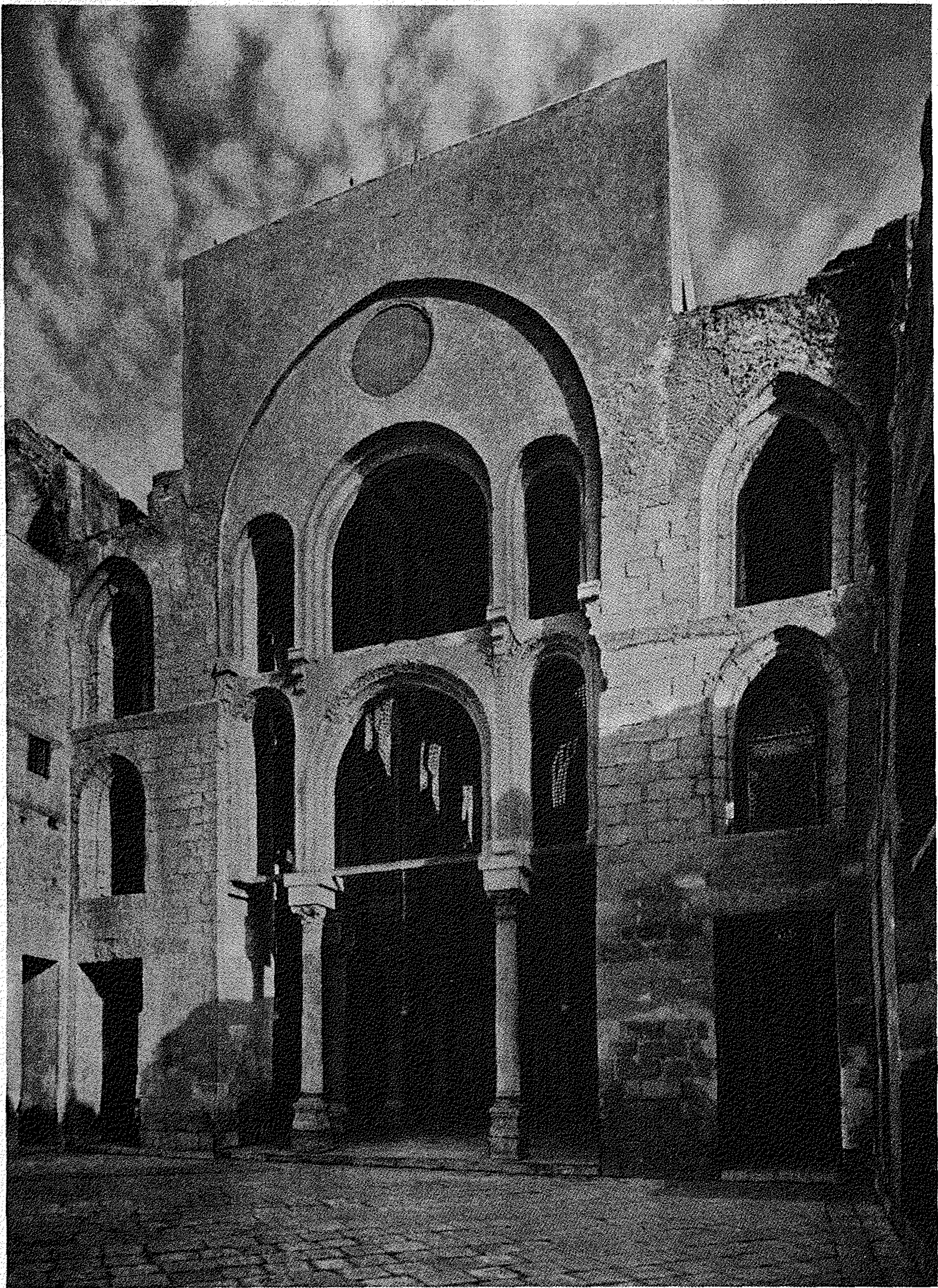








السيارة ٩٩/٥



and geometrical decoration, is one of the most beautiful in Egypt; it may even be the most beautiful of them all. At the top of the walls are pierced stucco windows, with stained glass, in beautiful designs. The ceiling, all round the dome, is of two kinds; over the corner section it consists of octagonal coffers with geometrical designs; the rest is covered by a ceiling of round beams, decorated with polychrome ornament. The gilding of the restored sections of these ceilings has produced a wonderful effect.

In the centre, under the dome, lies the tomb of al-Malik al-Mansur Qala'un and his son an-Nasir, with a cenotaph above, on which are inscribed the name of Sultan Qala'un and some verses from the Qur'an. The tomb is surrounded by a screen of turned wood made by an-Nasir Muhammad, son of Qala'un.

The Department for the Preservation of Arab Monuments restored this mausoleum in 1321-1330 H. (1903-1912). They repaired some of the masonry, the marble work and the ornaments. They also replaced all missing ornament, renewed the stucco windows, restored the ceilings and built a dome above the tomb, similar to contemporary domes.

Opposite the two entrances that lead into the mosque-madrassa. The plan of this

mosque-madrassa is of the madrassa type; it has two opposite iwans, overlooking an open sahn. The larger of these iwans is the sanctuary. Its façade is composed of three arches, supported on two marble columns. It is divided into a main aisle, separated from the two side aisles by means of two arcades, supported on marble columns. At the back is a mihrab that was once similar to that in the tomb; it has, however, lost some of its elements. Its hood and spandrels are decorated with gilt mosaics. Next to the mihrab is a plain minbar that was made by order of the Amir Azbak ibn Tatakh in 889 H. (1484). The opposite iwan had fallen into ruins and its features were lost. The Department for the Preservation of Arab Monuments recently started to restore it.

The façade of this edifice, which overlooks Shari' Bayn al-Qasrayn, is quite original. It is composed of two parts; the northern, on the right hand side of the main entrance, forms the facade of the mausoleum with its dome. At the end of this part stands a huge minaret, of three storeys, which was restored during the reign of an-Nasir Muhammad ibn Qala'un, in 703 H. (1303/4), after its top had fallen as a result of an earthquake in 702 H. (1302/3). The projecting south-

ern part forms the façade of the madrassa.

The whole façade is divided up into arched panels, the arches of which are supported on marble columns. In the centre of each panel are two windows; the upper have stucco grilles pierced with beautiful geometrical designs, while the lower ones have grilles of iron. A band of inscription, in Mamluk Naskhi, runs below the stucco windows, recording the name of the founder, his titles and the date of foundation. The façade is crowned with cresting, with arabesque designs engraved on its outer face. Next to the southern façade, and to the left of the entrance, is a small sabil that was built by Sultan an-Nasir Muhammad, in commemoration of his father Qala'un.

This façade is continued to the north by the Mosque of an-Nasir Muhammad and Barquq, forming a wonderful group, admirable for its beautiful treatment, magnificent dome and graceful minarets.

Reference

The Mosques of Egypt
Ministry of Waqfs
1949

المرجع

مساجد مصر
وزارة الأوقاف - ١٩٤٨ م

MOSQUE-MADRASA-MAUSOLEUM OF SULTAN QALA'UN

683-4 H. (1284/5)

QALA'UN was one of the Turkish Mamluks bought by the Amir Ala' ad-Din Aqsunqur. The Amir bought him when a young man for one thousand dinars, hence his nickname "Al-Alfi" (Alf: one thousand). Ala' ad-Din was succeeded by al-Malik as-Salih Negm ad-Din Aiyub. Qala'un was called as-Salihi an-Negmi, after his new master. He became a prince and was promoted to the rank of Atabek al-'Asakir (senior Prince), during the reign of al-Malik al-'Adil Salami, son of al-Malik az-Zahir Baybars. He remained so until he ascended the throne after the dethronement of Salami in 678 H. (1279). He chose the title "al-Malik al-Mansur". Soon after defeating the ruler of Damascus and annihilating the Tartars, he established order in Egypt and Syria. His rule lasted eleven years and several months; he died in 689 H. (1290) and was buried in his own domed mausoleum described below.

Despite the fact that rule was not hereditary in the Mamluk Kingdom, the choice of ruler depending on personal qualities and military capacity, together with sound leadership and innumerable followers and adherents, the dynasty of

Qala'un lasted for a long time. Muslim architecture, during this reign, flourished greatly, and acquired a characteristic style.

When speaking of this Mosque-Madrasa we must mention the Mausoleum alongside, and the bimaristan (hospital). These three buildings form an architectural group of unparalleled beauty. They were all built by Sultan al-Malik al-Mansur Qala'un, on part of the site of the smaller (western) Fatimid palace. Work was begun in Rabi' II, 683 H. (1284), and completed in Gumada I, 684 H. (1285), i.e. it took fourteen months only.

The main entrance of this wonderful group is in Shari' al-Mu'izz li-Din Allah. The two halves of the door are covered with brass plates, engraved and pierced with beautiful ornament.

This entrance leads into a long corridor which separates the mausoleum from the mosque-madrasa.

At the end is a door that once opened into the bimaristan, of which little remains except a few of its once great and numerous halls. It once contained many sections for the treatment of various diseases, and a

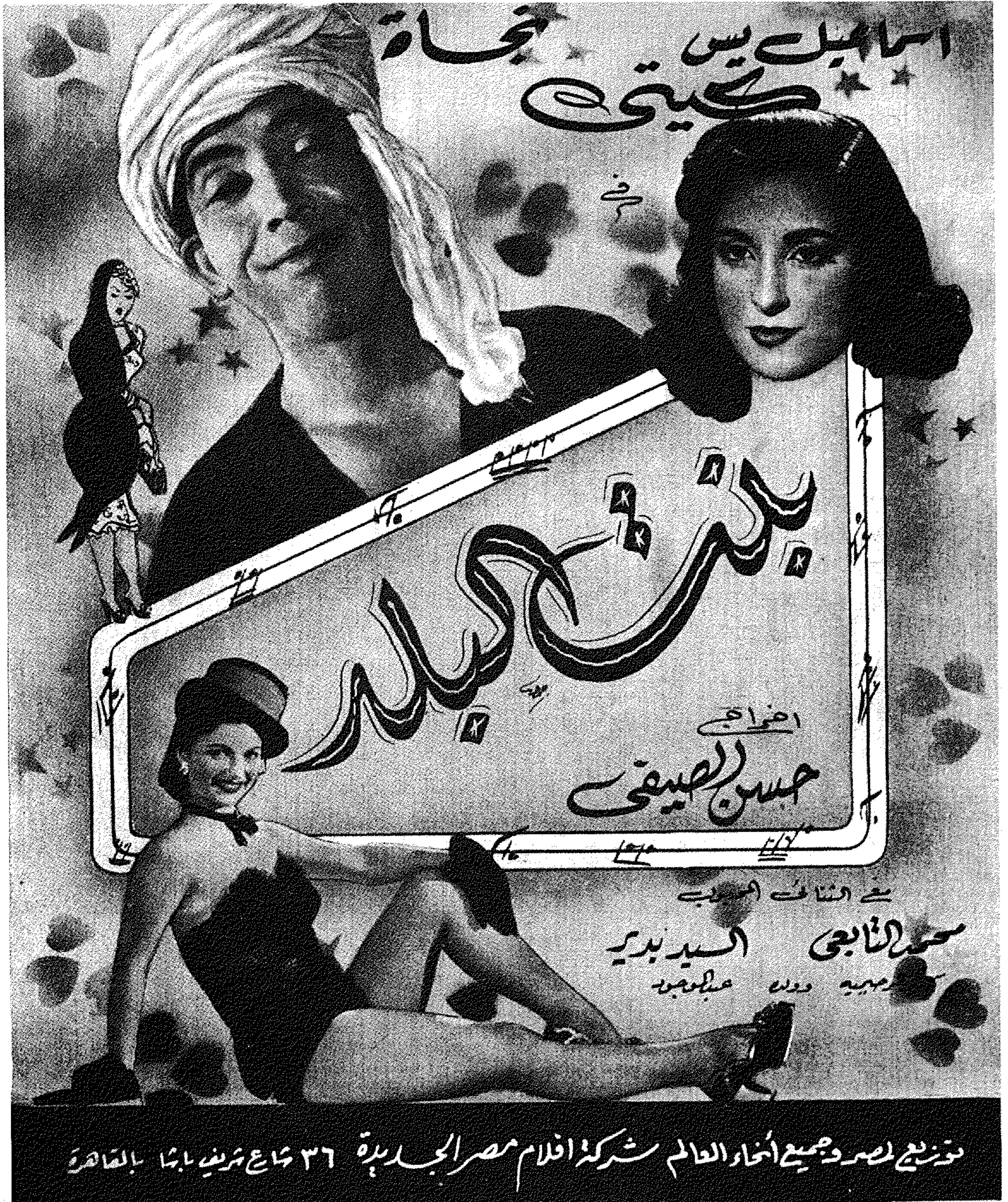
dispensary was attached to it, for the preparation and distribution of medicine to the sick. A special section was reserved for lectures on medicine. Qala'un put this bimaristan at the service of both rich and poor. According to historians, it was the pride of eastern civilisation in the middle ages.

The mausoleum is on the right hand side of the great corridor. It has two entrances, one direct from the corridor, the other from a small sahn; the windows above the latter entrance are enclosed in a beautiful stucco frame; another doorway opens direct from the corridor into the mausoleum. The central part is covered with a dome, supported on a ring of four piers and four granite columns with gilded capitals, placed so that two columns alternate with two piers. The walls and pillars are lined with a coloured marble dado, decorated with elaborate designs inlaid.

A band of gilded inscription runs along the top of this dado; it contains verses from the Qur'an, and the date of restoration, 1326 H. (1908). The mihrab, with its fine marble craftsmanship

1954

من أرشيف السينما المصرية



AL-ITTEHAD FILM

(ABBAS HELMY ET CO.)

Présente

Imail YASSINE

ET LA CHANTEUSE

NAGAT

AVEC LA DANSEUSE

KETTY

DANS

BENT EL BALAD

(FILLE DU PAYS)

MISE EN SCÈNE:

Hassan EL-SEIFI

DISTRIBUTION:

STE. DES FILMS MASR EL-GUEDIDA

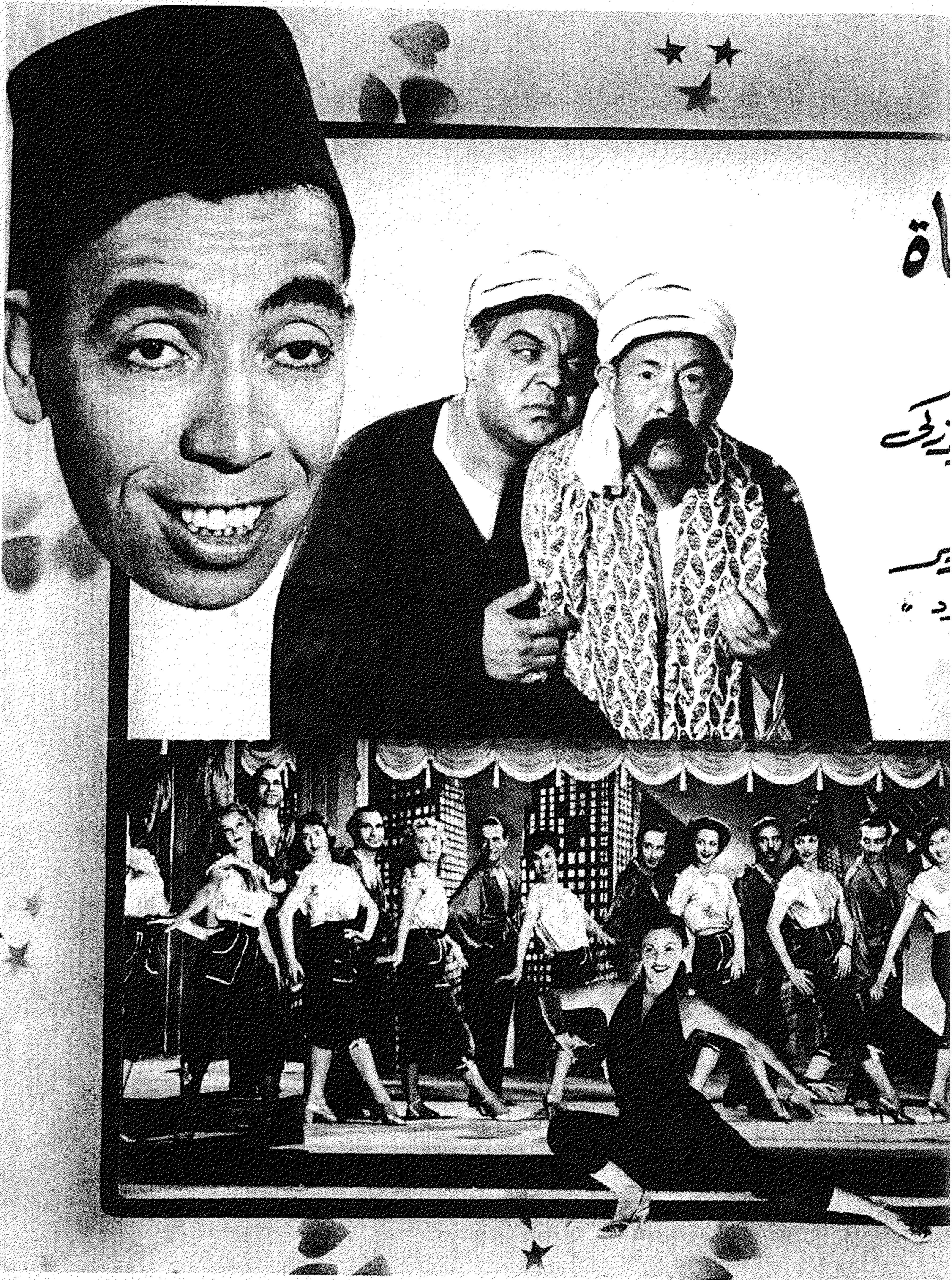
36 Rue Chérif
- Le Centre

اسماعیل حسن * نجی کیٹی

استفان وستی * عبد الفتی النجری * ع
بالاشتراك مع

محمد البنا بعی و السید
" کبیر الریحیہ " " دولہ عبد





ا
ب
ج
د
ه
و
ز
ح
ط
ي
ك
ل
م
ن
س
ع
ف
ق
ص
ض
ط
ظ
ع
غ
ف
ق
ص
ض
ط
ظ

سینا یو ڈاٹھراجے

حسن الصیفی

مدیر تصویر پروڈکشن

محمد عمار

ساعد الخیر (فواد صلاح الدین)

ساعد الصور عبد اللہ یا قوت

اکسوار عبد المنعم علی

فوتو فرائیہ شریک مصر لفوتو فرائیہ

سمیر والی السید

وہدی عفایت

فتم الإنتاج (حسین محمد علی)

اخذت الناظر

باستوديوهات جلال

مدیر العمل : یوسف اللہی

تقنیہ لہر و صبیحہ اخبار العالم

شرکتہ افلام مصر الجدیہ

۲۶ شارع تریف باشا بالقاهرة

مدیر الإنتاج

حسن فاویہ

(طبعت بطابع دار الخیر الیوم)



۱۔ کدہ برصہ ایمانے نہالہ
 ۲۔ کدہ برصہ تمیک لپیٹ نالی
 ۳۔ وانا ماتے الہ علیہ السلام
 ۴۔ ماتے لی کلام کات لی درانی
 ۵۔ ماتے لک ایہ
 ۶۔ ماتے لک ایہ
 ۷۔ ماتے لک ایہ
 ۸۔ ماتے لک ایہ
 ۹۔ ماتے لک ایہ
 ۱۰۔ ماتے لک ایہ
 ۱۱۔ ماتے لک ایہ
 ۱۲۔ ماتے لک ایہ
 ۱۳۔ ماتے لک ایہ
 ۱۴۔ ماتے لک ایہ
 ۱۵۔ ماتے لک ایہ
 ۱۶۔ ماتے لک ایہ
 ۱۷۔ ماتے لک ایہ
 ۱۸۔ ماتے لک ایہ
 ۱۹۔ ماتے لک ایہ
 ۲۰۔ ماتے لک ایہ
 ۲۱۔ ماتے لک ایہ
 ۲۲۔ ماتے لک ایہ
 ۲۳۔ ماتے لک ایہ
 ۲۴۔ ماتے لک ایہ
 ۲۵۔ ماتے لک ایہ
 ۲۶۔ ماتے لک ایہ
 ۲۷۔ ماتے لک ایہ
 ۲۸۔ ماتے لک ایہ
 ۲۹۔ ماتے لک ایہ
 ۳۰۔ ماتے لک ایہ
 ۳۱۔ ماتے لک ایہ
 ۳۲۔ ماتے لک ایہ
 ۳۳۔ ماتے لک ایہ
 ۳۴۔ ماتے لک ایہ
 ۳۵۔ ماتے لک ایہ
 ۳۶۔ ماتے لک ایہ
 ۳۷۔ ماتے لک ایہ
 ۳۸۔ ماتے لک ایہ
 ۳۹۔ ماتے لک ایہ
 ۴۰۔ ماتے لک ایہ
 ۴۱۔ ماتے لک ایہ
 ۴۲۔ ماتے لک ایہ
 ۴۳۔ ماتے لک ایہ
 ۴۴۔ ماتے لک ایہ
 ۴۵۔ ماتے لک ایہ
 ۴۶۔ ماتے لک ایہ
 ۴۷۔ ماتے لک ایہ
 ۴۸۔ ماتے لک ایہ
 ۴۹۔ ماتے لک ایہ
 ۵۰۔ ماتے لک ایہ



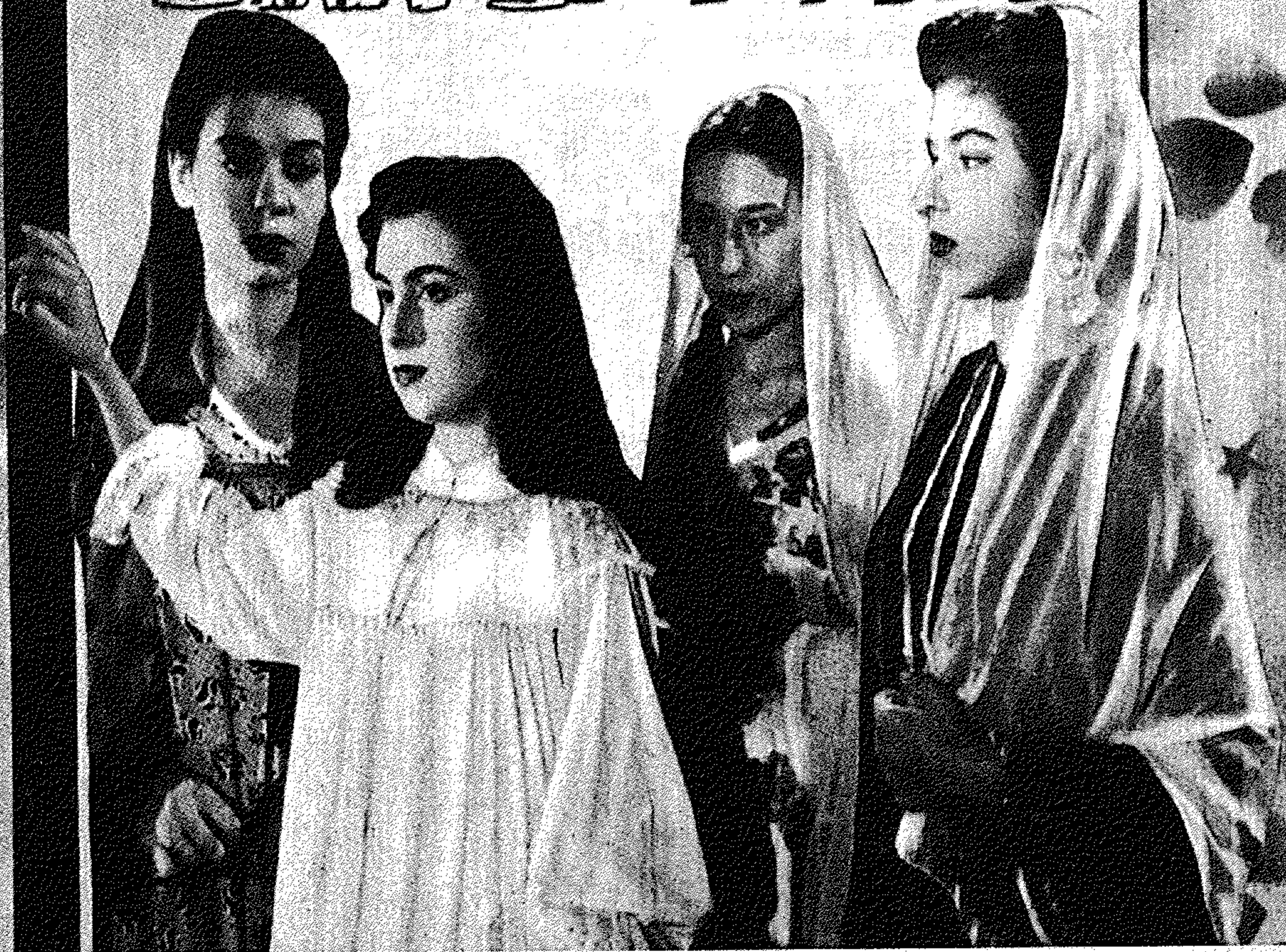
ایک فنکارانہ نمائندگی جس میں ایک شخص ایک کتاب پڑھ رہا ہے اور دوسرے شخص اس کی طرف دیکھ رہے ہیں۔

عے الحلوہ والمرہ

تألیف: سید مریدی
ترجمہ: محمود شریف
فناء: نجف

عے الحلوہ والمرہ
لیجے تنہی کے بالمرہ
نسیت فہرست عہدنا
ونسیتے کانتے ورتنا
کانتے امانت فیکہ خبرکہ
صرام علیک کل رہ
راہے تنہی کے کام مرہ
عے الحلوہ والمرہ
ایمانا کانتے ہنا
واریہ اقول لک انا
ایمانا عہد الہوی
انا دانستے کتا ہوا
راہے تنہی کے کام مرہ
عے الحلوہ والمرہ
ایمانا کے بیرونے ہونا
دی عشرہ عذرت انا
وانے طالب علی الامل
ومرہ طالب الامل
مے بھنی کے کام مرہ
عے الحلوہ والمرہ

میں کتا متعاهدتے
عشرہ بقالاسنین
ونسیتے لیا لینا
ونسیتے امانتینا
لیجے تنہی کے مانتینا
شترہ کے فینا
وتفرہ اللہ ہمینے
میں کتا متعاهدتے
زاینا ہا عشرتنا
غیرہ کے قسمتنا
لیجے تنہی کے فرمنا
ایمانا رنیتنا
وتفرہ اللہ ہمینے
میں کتا متعاهدتے
وتروہ مانتا لشی
عالیہ ولا ترہونشی
شا رتے ولا ایشی
ہتا کے ما بیغشی
وتفرہ اللہ ہمینے
میں کتا متعاهدتے



دورت علیہا

دورت علیہا ولفیت من تحت لفورہ ولافلیت
تعبت رہائی ماکلیت واھورمتہ یاناس زی مامیت

دورت علیہا ولفیت
آہ یانا یابوی وآھینے یانا
وعراض وطلال یربطرجمال فی بنت ضعیفہ وغلبانہ

آہ یانا یابوی وآھینے یانا
من اول المے آخر دور عدیتہم ون توتری نور
وح الف بایین ومقول یابولین

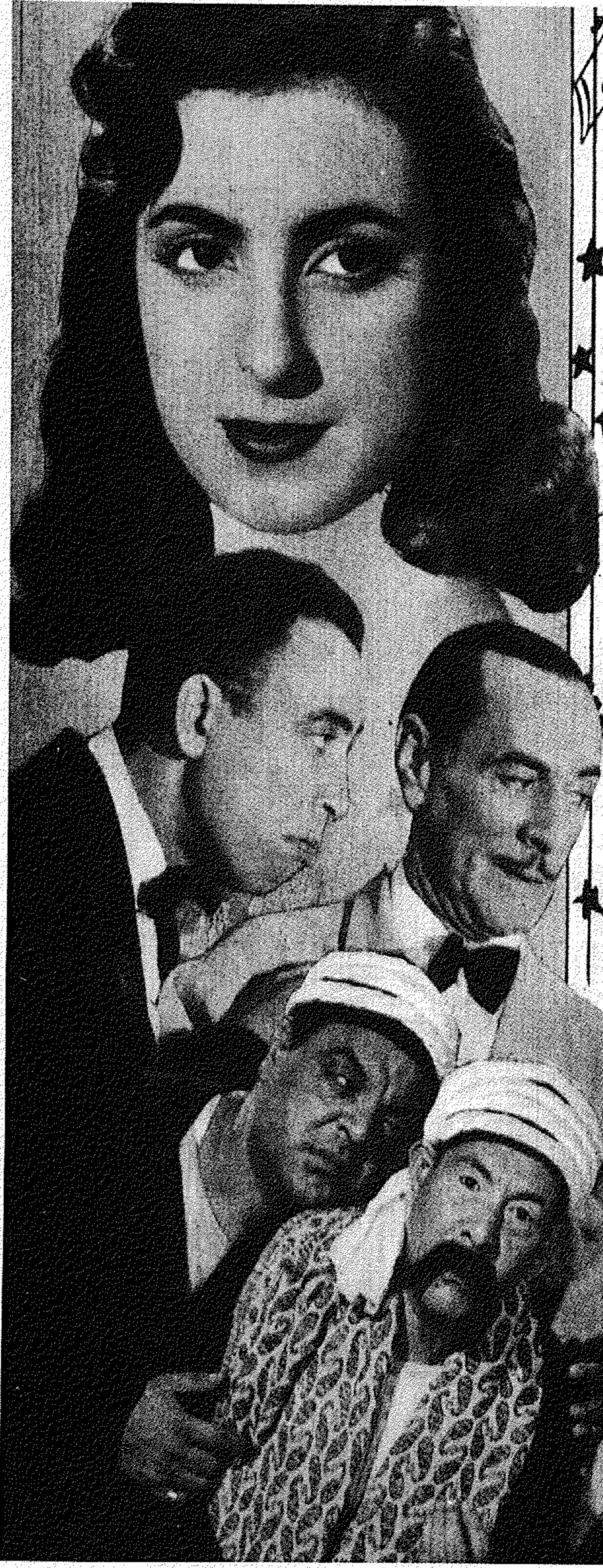
تعاقتہالی بیت بیت
دورت علیہا ولفیت
فلفیت السان اسلہ نزالہ ولاھورتن من طبع الرمالہ

لوفیت سلاخ کان عمر کر راح
ونزلتو منیوسف ع الجبانہ
آہ یانا یابوی وآھینے یانا

یانی فلفیتوھا منین ازل منکم وھرج افنح منک
واھز دکم فینے وف فمخضہ عین
بیچی روسور دنیقز مہولین

دورت علیہا ولفیت
یاھصابہ نضبہ باھرامیہ وفنکم سورہ م الرمیہ
لوعرفوا قوام تیچی قوم تمام

والفندہ یسبح ساغانہ
آہ یانا یابوی وآھینے یانا



تأليف: فتحي حور
تحرير: منير مراد
غناء: اسامى و نجاة

[illegible]

الیوم درستی
 از امانت بیعت ما را گنبد
 و اما صفت بکره ما پیشو فقیست
 دانست که آن لبه ما ز غلبت
 و علوت خود در ده ما از غلبت
 و لا فلتینت الحور ارجا و نیست
 و اندر لب و نیست
 درستی بیه کل الر میبیه
 الیوم درستی
 از امانت بیعت ما را گنبد
 و اما صفت بکره ما پیشو فقیست
 دانست که آن لبه ما ز غلبت
 و علوت خود در ده ما از غلبت
 و لا فلتینت الحور ارجا و نیست
 و اندر لب و نیست

[illegible]

واما عيسى - اطعمني يا سيدي
 واكلت ففكره عليه
 واما عيسى - اطعمني يا سيدي
 واكلت ففكره عليه
 واما عيسى - اطعمني يا سيدي
 واكلت ففكره عليه

[illegible]

سيد عبد الرحيم

سيد عبد الرحيم وصباة رحمتك
هو تام هو تام هو تام واحب مقابلك
يا سيد عبد الرحيم
سيد اعطت عني موهور يا نور عني
وقد كنت الرحيم واحب مقابلك
هو تام هو تام هو تام واحب مقابلك
يا سيد عبد الرحيم

كتبه: فيا واحب فؤادك فيا عليك بنادي
ولقيت من الليلادي هو مور في مقابلك
هو تام هو تام هو تام واحب مقابلك
يا سيد عبد الرحيم

كوب: مالحه موا مالحه موا لما جاليت ومالحه موا
موفيت موفيت موفيت موفيت
مالحه موا

كتبه: لو الزمان يرصني فاني لدرين عواذلي برهاني
واخذ كبير الرحيمه صليجي
كوب: مالحه موا مالحه موا لما جاليت ومالحه موا
مالحه موا



تأليف
فهمي
تأليف
علي
تمثيل
كوكب

تأليف: فتحي فوزي
تحرير: عزت الجاهلي
غناء: نجاة

مع السلامه

مع السلامه يا نور عني والله بعارك معيان على

في السلامه

مسرني بعدك كل الليالي وافضل احولك بعين غمالي
وبقلبي ارفع حبيك يا غالي يا أغلى عني م الدنيا ربي

في السلامه

يا فر د قلبي وياك تملئ حبي لقلبك ع اللى وصل لي
وابقت لي دايما هو ابان وتولي عمال تفكر يوم مات في

في السلامه

العرب منك هو العاده والشوق في قلبي مسبق عاده
ويوم ما تبجي وياك تهاد تنجي العاده ما بين ارب

في السلامه

مفضل اغني واكتم انا يا بس اوعى تنسى عهدك معايا
من عايزه منك ابد اهدا يا را يوم ما تبجي هو الهدية

في السلامه



افغنیہ بایکوا رح

تأليف: فتحي قوره : عن عبد الجاهل : عن : الجهمي

ابو: ابی کو السلام یا اهل الرضیہ عبد العبود سے بدرجہ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

نباة : يا هذا عربيت اهو معايا وكانت عي تاخذو الباريسيه

كريمة : يا كوا لام يا اهل الرضيه .

وَأَنَا أَهْرَضْتُهُ وَأَيُّهَا بَيْتُ النُّصَابَةِ أَهْرَضْتُهُ

بسم الله الرحمن الرحيم

وَأَنَا نَسْتُ فِي الْبِرِّ أَجَابِيهِ وَرَجَعْتُ أَقُولُ بِرَضِهِ وَلِيهِ

كوتها يا كوا الام يا اهل الرضيه

وَمَا يَكُنْ أَجْمَاعُهُ لَوْلَا كَانَ مُنَافِعُ الْوَارِثَةِ لَهُ

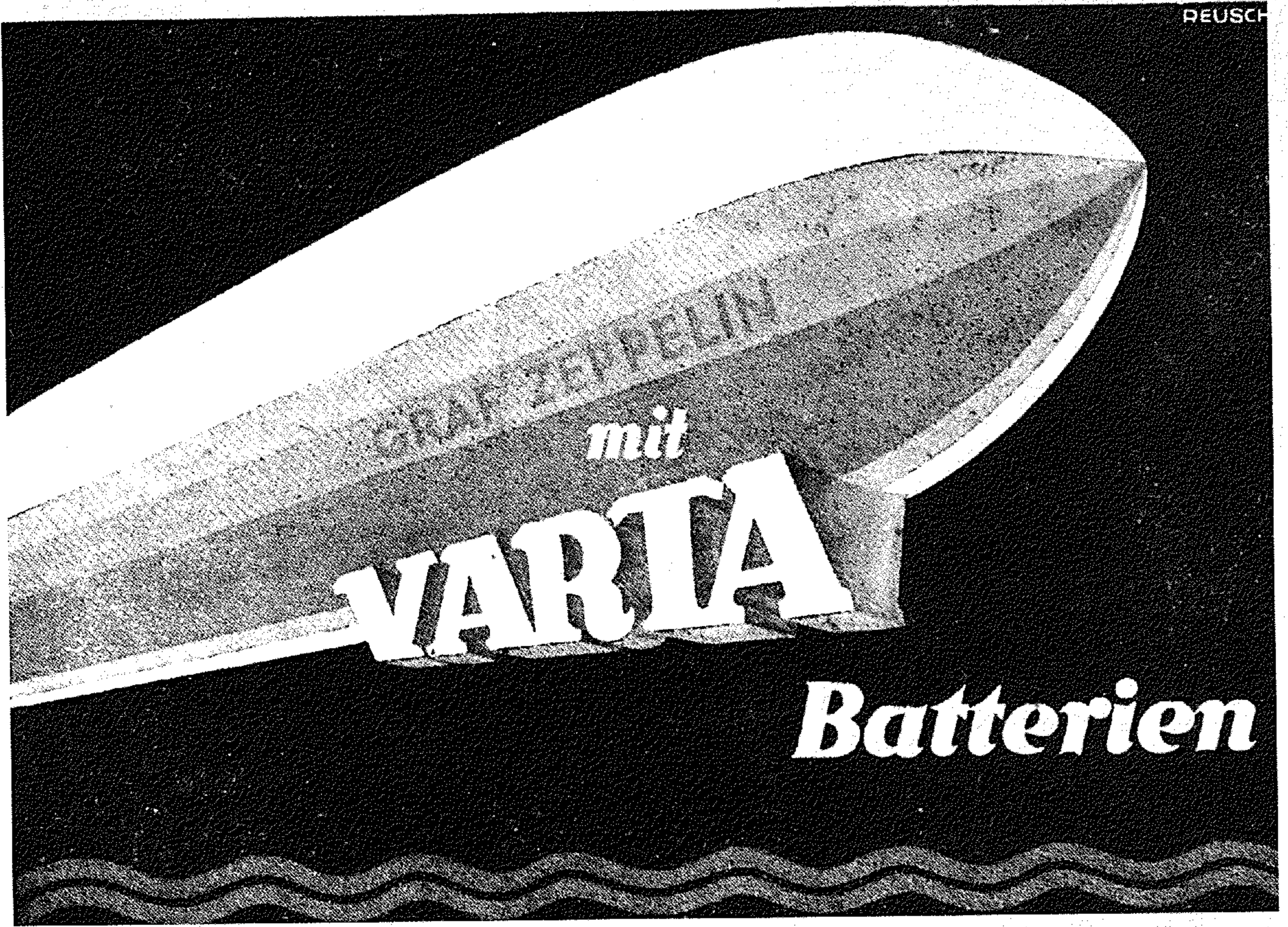
کتاب : ایکو ازم یا اهل زمین

المسألة ما تفكر ونش الجواهرية وسيكون اعلى مع بدره

بأمر من الله تعالى

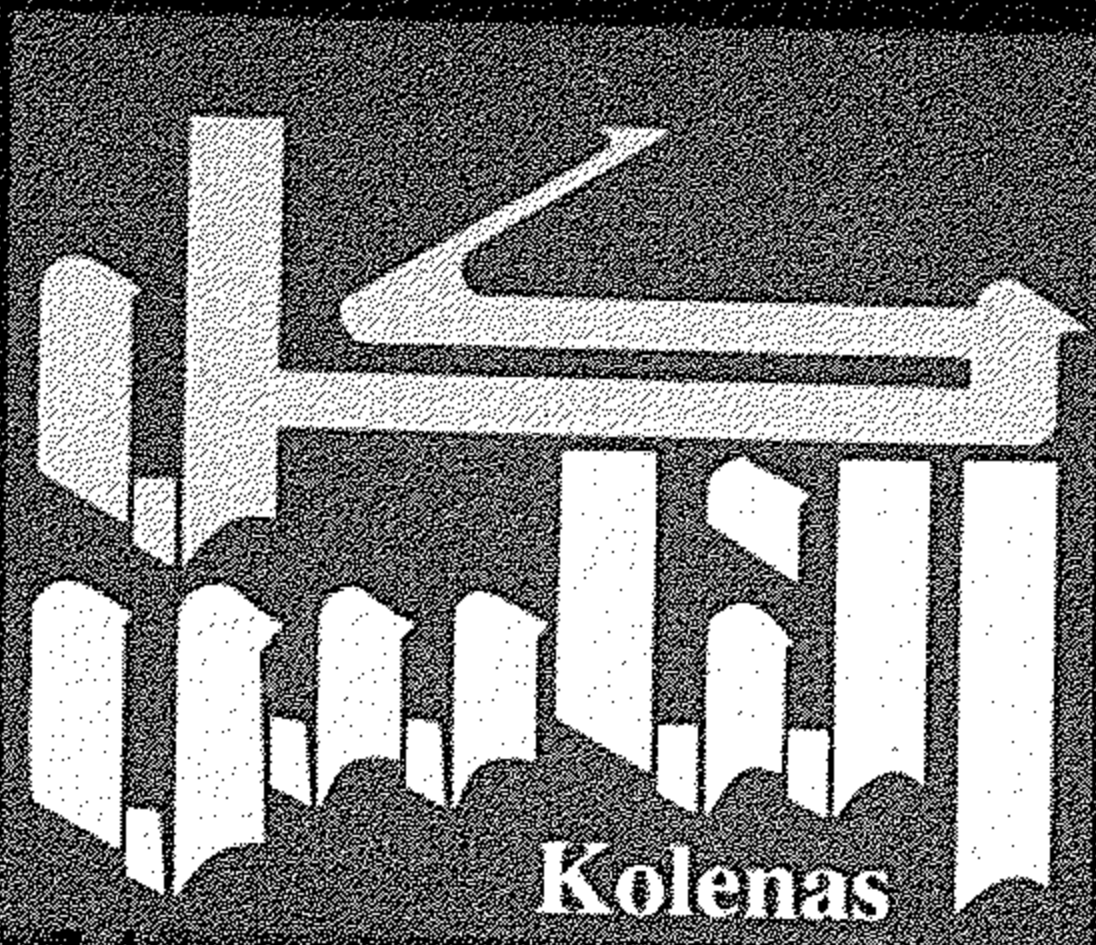


فارتسا



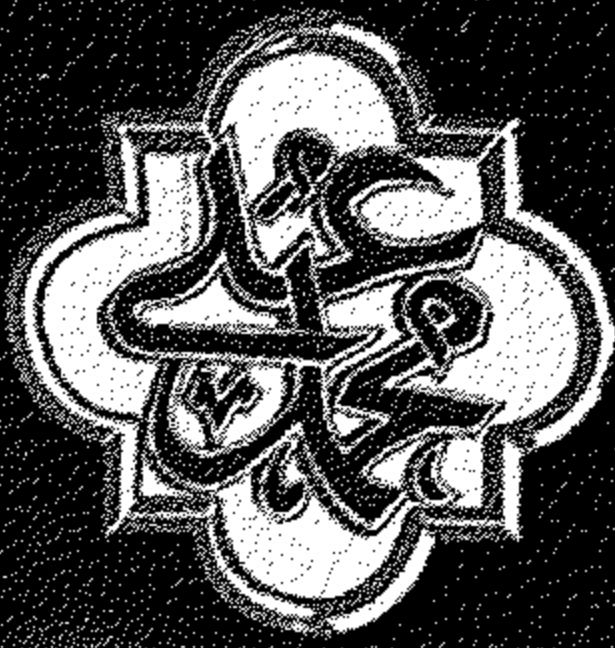
هي البطاريات الوحيدة التي تضيء الجراف زبلين وتدير محركاته وهذا دليل قاطع على جودتها ومتانتها
الوكلاء في القطر المصري

وكالة بوش ١١ شارع جامع جركس بمصر — وكالة بوش ٨ شارع الجزائر بالاسكندرية



مجلة لكل الناس





نادی محمد علی الملکی





مصر المحروسة

إطلالة على ذاكرة الوطن
impressions of egypt



الآن فى مجلّدات فاخرة

فقط لدى الناشر: ماكس جروب

١٣ شارع المنتصر - العجوزة - القاهرة - مصر

ت: ٣٤٦٥٢٣٣ - ٣٤٦٠١٤٤ - ٣٤٥٠٢٢٨ - ٣٤٤٣٢٠١